



SKRZYDLATA POLSKA

NR 34-35 (789-790) • 21-28. VIII. 1966 • ROK XXII/XXXVI • CENA 4 ZŁ

ŚWIĘTO LOTNICTWA 1966

Foto: JANUSZ SZYMAŃSKI



WSPANIAŁY SUKCES SKOCZKÓW RADZIECKICH

na Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Lipsku

Nasz wysłannik
red. J. R. KONIECZNY
donosi z NRD

- Chmielarczyk czwarta indywidualnie
- Polskie spadochroniarki na czwartym miejscu drużynowo
- Nasi spadochroniarze uplasowali się drużynowo na 10 miejscu

WLipsku zakończyły się 6 sierpnia br. VIII Spadochronowe Mistrzostwa Świata, których gospodarzem był Aeroklub NRD. Startowali skoczkowie z 13 krajów w klasyfikacji drużynowej mężczyzn i z 7 krajów w klasyfikacji drużynowej kobiet. Indywidualnie brało w mistrzostwach udział 73 mężczyźni (2 startowało poza konkursem) oraz 36 kobiet (1 poza konkursem). Nie startowali w Lipsku spadochroniarze USA, W. Brytanii, NRP i innych krajów zachodnich, których aerokluby narodowe uległy presji swych rządów i z tzw. względów politycznych (czytaj: nieuznawania NRD przez kraje NATO) nie wysłały ekip na mistrzostwa. Pomimo to, niektórzy skoczkowie z NRP i W. Brytanii przyjechali do Lipska indywidualnie, a z nich — za zgodą jury międzynarodowego — startowało w mistrzostwach poza konkursem.

Nie zamąciło to w niskim atmosferze doskonale zorganizowanej w Lipsku imprezy, którą wszyscy uczestnicy mistrzostw umieli zgodzić pod względem organizacyjnym i propagandowym za wzorą. O ile ta strona zawodów wręczała wśród jej uczestników wielkie uznanie, to rozgrywanie poszczególnych konkurencji cechowało ślimacze tempo, a winy pogody, która — niestety — nie dopisywała prawie przez cały czas mistrzostw, oraz nieumiejętnego jej wykorzystywania dla skoków przez kierownictwo zawodów. W wyniku tego, w pierwszej konkurencji (która rozgrywano na końcu) — skoki grupowe na celność lądowania — przeprowadzono jedynie dwie kolejki skoków grupowych i na tym musiano mistrzostwa zakończyć.

Lipskie mistrzostwa cechował wysoki poziom rozgrywania konkurencji, a ekstra klasę zaprezentowali skoczkowie radzieccy, którzy zdobyli ogółem dziewięć tytułów mistrzowskich na dziesięć; jeden tytuł zdobył skoczek NRD. Polscy spadochroniarze walczyli ze zmiennym szczęściem, którego w Lipsku — niestety — nie mieli zbyt wiele. Dobrze spisali się natomiast nasze kobiety. Czwarte miejsce Antonina Chmielarczyk w klasyfikacji indywidualnej, które do trzeciego miejsca zabrakło 11,3 pkt., uważać trzeba za sukces. Również sukcesem jest zajęcie czwartego miejsca przez nasze spadochroniarki, które porównały się z sobą Polarkami, spadochroniarkami NRD i Rumuni.

Oprawa propagandowa mistrzostw — jak już podkreśliłem — była nadzwyczajna, a cały Lipsk, pięknie udekorowany, był na co dzień imprezą, czego m. in. dowodem były tłumy publiczności, które prawie codziennie zapełniały trybuny stadionu spadochronowego na lotnisku, wyczekując cierpliwie na rozgrywanie konkurencji. Uzupełniając podaną poprzednio informację trzeba podkreślić, że mistrzostwa obsługiwało dokładnie 200 dziennikarzy z 18 krajów.

Obszernej o VIII Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Lipsku w następnej korespondencji. A oto wyniki mistrzostw:

I KONKURENCJA — Skoki grupowe z wysokości 1000 m na celność lądowania.

Mężczyźni:

1. ZSRR — 1000,2 pkt; 2. Kanada — 1070,1 pkt; 3. CSRS — 1043,0 pkt; 4. Bułgaria — 1013,7 pkt; 5. Jugosławia — 1000,3 pkt; 10. Polska — 1002,5 pkt.

Kobiety:

1. ZSRR — 1070,4 pkt; 2. Węgry — 1002,3 pkt; 3. CSRS — 1030,1 pkt; 4. POLSKA — 1020,2 pkt; 5. Bułgaria — 1004,4 pkt.

II KONKURENCJA — Skoki pojedyncze na celność lądowania z wysokości 1000 m z 10-sekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu.

Mężczyźni:

1. Gerhardt (NRD) — 730 pkt; 2. Wykeham-Martin (Kanada) — 747,5 pkt; 3. Gurny (ZSRR) — 746,8 pkt; Miejsca Polaków: 20. Sołtyński — 720,2 pkt; 24. Czerwona — 719,3 pkt; 28. Kulesza — 717,5 pkt; 41. Zalasinski — 702,6 pkt i 46. Ligocki — 675,7 pkt.

Kobiety:

1. Jeremina (ZSRR) — 742,5 pkt; 2. Kostina (ZSRR) — 709,1 pkt; 3. Caomór (Węgry) — 735,2 pkt; 4. CHMIELARCZYK (Polska) — 725,7 pkt; 11. Puchar — 704,5 pkt; 13. Ligocka — 690,7 pkt; 24. Kwasnik — 633,5 pkt; 26. Musakiet — 141,6 pkt (wykonała tylko 3 skoki w konkurencji, gdyż po drugim uległa kontuzji nogi i nie startowała już w mistrzostwach).

III KONKURENCJA — Skoki pojedyncze z wysokości 1000 m połączone z wykonaniem w czasie spadania nakazanych figur akrobacji.

Mężczyźni:

1. Krestjannikow (ZSRR) — 570 pkt; 2. Kazakow (ZSRR) — 560 pkt; 3. Gurny (ZSRR) — 554 pkt. Miejsca Polaków: 18. Ligocki — 511 pkt; 24. Czerwona — 502 pkt; 26. Sołtyński — 494 pkt; 39. Zalasinski — 491 pkt i 46. Kulesza — 473 pkt.

Lotnisko Mockau w Lipsku. Spadochroniarki radzieckie w rozmowie z Niemkami. Trzecia z prawej — Walentyna Seliwierstowa.



Kobiety:

1. Wojnowa (ZSRR) — 537 pkt; 2. Chmielnickaja (ZSRR) — 530 pkt; 3. Jeremina (ZSRR) — 530 pkt. Miejsca Polak: 10. Chmielarczyk — 508 pkt; 12. Puchar — 499 pkt; 25. Ligocka — 460 pkt i 32. Kwasnik — 390 pkt.

OGÓLNA PUNKTACJA MISTRZOSTW

Klasyfikacja indywidualna

MĘŻCZYŹNI

1. Krestjannikow (ZSRR) — 1310,1 pkt; 2. Gurny (ZSRR) — 1309,3 pkt; 3. Tkaczko (ZSRR) — 1297,1 pkt; 4. Kazakow (ZSRR) — 1280,6 pkt i 5. Burdukow (ZSRR) — 1264,1 pkt. Miejsca Polaków: 20. Czerwona — 1231,3 pkt; 24. Sołtyński — 1212,3 pkt; 28. Kulesza — 1199,5 pkt; 42. Ligocki — 1186,7 pkt i 46. Zalasinski — 1152,6 pkt.

KOBIEТЫ

1. Jeremina (ZSRR) — 1200,3 pkt; 2. Kostina (ZSRR) — 1250,1 pkt; 3. Wojnowa (ZSRR) — 1242,9 pkt; 4. CHMIELARCZYK (Polska) — 1231,7 pkt; 5. Chmielnickaja (ZSRR) — 1229,9 pkt i 6. Seliwierstowa (ZSRR) — 1220,1 pkt. Miejsca pozostałych Polak: 15. Puchar — 1172,8 pkt; 18. Ligocka — 1156,7 pkt i 24. Kwasnik — 1052,9 pkt.

Klasyfikacja zespołowa

MĘŻCZYŹNI

1. ZSRR — 7107,3 pkt; 2. CSRS — 6804,0 pkt; 3. Kanada — 6632,7 pkt; 4. NRD — 6740,9 pkt; 5. Bułgaria — 6711,0 pkt; 6. Węgry — 6634,0 pkt; 7. Australia — 6580,7 pkt; 8. Jugosławia — 6533,5 pkt; 9. Austria — 6267,3 pkt; 10. POLSKA — 6108,5 pkt; 11. Szwajcaria, 12. Finlandia i 13. Południowa Afryka, Rumunia (tylko 3 skoków) nie była klasyfikowana zespołowo.

KOBIEТЫ

1. ZSRR — 6897,4 pkt; 2. CSRS — 6450,9 pkt; 3. Węgry — 6390,3 pkt; 4. POLSKA — 6247,4 pkt; 5. Bułgaria — 5992,3 pkt; 6. NRD — 5895,5 pkt i 7. Rumunia — 5273,1 pkt.

BRONISŁAW CZAPSKI ZDOBYŁ PUCHAR „SKRZYDŁATEJ POLSKI”

W Wyczynowym Ośrodku Szybocwowym Aeroklubu Jeleniogórskiego w Jezewie Sudeckim zakończyły się VI Jezewskie Zawody Szybocwowe o Puchar naszego tygodnika, który tym razem zdobył Bronisław Czapski z Jelenia Góry.

Łącznie rozegrano siedem konkurencji. Wyniki sześciu pierwszych konkurencji podawaliśmy w poprzednim numerze. 6 sierpnia br. rozegrano VII i ostatnią konkurencję, którą był przelot przedkościowy po trasie trójkątnej 115 km. Konkurencję ukończyło siedmiu pilotów. Wygrał niespodziewanie Zdzisław Srebrniak (Jelenia Góra) — 35,3 km/h i 1000 pkt. Drugi był Stanisław Błasiak (Wrocław) — 37,5 km/h — 902 pkt.

trzeci Tadeusz Supryn (Bielsko) — 36,4 km/h — 925 pkt.

Ostateczna klasyfikacja VI Jezewskich Zawodów Szybocwowych o Puchar „Skrzydlatej Polski” przedstawia się następująco: 1. Bronisław Czapski (Jelenia Góra) — 514 pkt, 2. Jerzy Michalski (Warszawa) — 514 pkt, 3. Janusz Gogola (Wrocław) — 512 pkt, 4. Tadeusz Supryn (Bielsko) — 507 pkt, 5. Andrzej Rataj (Poznań) — 514 pkt, 6. Stanisław Błasiak (Wrocław) — 495 pkt, 7. Witold Bródka (Jelenia Góra) — 435 pkt.

Obszerne o VI JZS napiszemy w jednym z najbliższych numerów. (kb)

JERZY PAWŁOWSKI ZWYCIĘŻYŁ NA ŻARZE

Na terenie Wyczynowej Szkoły Szybocwowej Żar w dniach od 17 do 21 lipca br. odbyły się IV Szybocwowe Zawody Juniorów o Puchar Szefa Głównego Zarządu Politycznego WP gen. dyw. Józefa Urbanowicza. Zwyciężył Jerzy Pawłowski (Jelenia Góra) 34,4 pkt przed Jackiem Lewandowskim (Łódź) 34,1 pkt i Tadeuszem Strzelczykiem (Gliwice) 30 pkt. W zawodach uczestniczyło 13 pilotów. Rozegrano 4 konkurencje.

TELEFONEM Z MOSKWY

Na starcie Samolotowych Mistrzostw Świata w Akrobecji w Moskwie stanęło 83 zawodników, w tym 10 zawodników z 15 państw. W pierwszej konkurencji zwyciężyli zawodnicy Związku Radzieckiego (cztery pierwsze miejsca). Polacy: 21. S. Ackerman, 23. R. Kasperek, 25. S. Kasperek, 27. E. Mikołajczyk.

W drugiej konkurencji również triumfowali zawodnicy radzieccy tak w klasyfikacji mężczyzn (Owsiankin), jak i kobiety (Korczaganowa). Polacy tym razem wypadli trochę gorzej: Stanisław Kasperek zajął 15 miejsce.

Z ostatniej chwili:

Zaden z Polaków nie wszedł do finału. Drużynowym mistrzem świata został zespół ZSRR. Polska na ósmym, przedostatnim miejscu.

W SKRÓCIE

NA LOTNISKU Aeroklubu Bielsko-Bialskiego (Aleksandrowice), w dniach od 4 do 11 września przeprowadzone zostaną XI Spadochronowe Mistrzostwa Polski oraz III Spadochronowe Mistrzostwa Polski Juniorów. Przewiduje się rozegranie trzech konkurencji.

W ZARZĄDZIE Głównym ZBoWiD odbyło się 28 lipca br. spotkanie z ocalałymi członkami grupy spadochronowej, która pod dowództwem kpt. rez. Wojska Polskiego — Mikołaja Arciszewskiego przybyła drogą lotniczą z terytorium Związku Radzieckiego dnia 17 sierpnia 1941 roku i lądowała w okolicach Łodzi.

REŻYSER Jerzy Kaden z Wytwórni Filmów Dokumentalnych przygotowuje film o skoczkach doświadczalnych. Roboczy tytuł tego filmu brzmi „SPL — nie zda egzaminu”.

W SZYBOWCOWYM Zakładzie Doświadczalnym w Bielsku-Białej przebywali z wizytą przedstawiciele Federal Aviation Agency z USA.

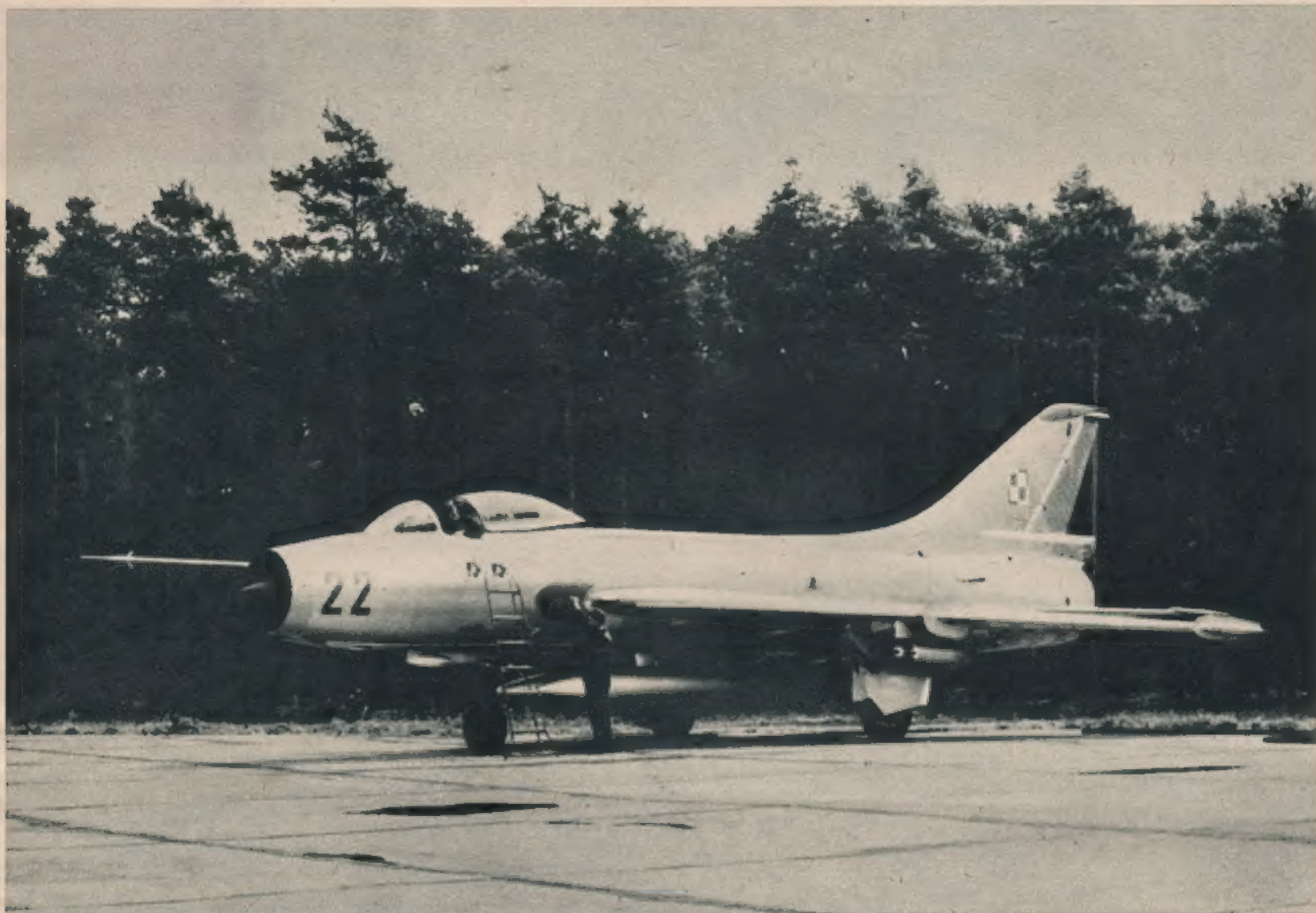
PRZEDSTAWICIELSTWO Indyjskich Linii Lotniczych Air India w Polsce przeniosło swoje biuro informacyjne do Hotelu Metropol w Warszawie. Obecny adres: Hotel Metropol, Apartament 201, Warszawa, Marszałkowska 99a (róg Al. Jerozolimskich), telefon 26-40-01 wewn. 201.

W POWIECIE Kofie lądował przymusowo (8 sierpnia br.) czeskosłowacki pilot szybocwowy Peter Navratil. Oświadczył on władzom iż zabłądził. Zaopecował się nim Aeroklub Opolski, którego przedstawiciele odstąpili szybocwika wraz z szybocwem do granicy CSRS.

ZE SZCZECINA wyruszył w 1000-kilometrowy marsz Stanisław Szygowski — Polak zamieszkały stałe w Belgii, wiceprzewodniczący Towarzystwa Przyjaźni Polska-Belgia. Jest on byłym oficerem, majorem lotnictwa polskiego z dywizjonu 300, walczącego w czasie II wojny światowej na Zachodzie. Podjął on zobowiązanie na cześć Tysiąclecia Państwa Polskiego — odbycia marszu na trasie Szczecin — Poznań — Warszawa — Łódź — Częstochowa — Katowice — Oświęcim — Kraków — Zakopane.

W NASZYM kraju przebywał dyrektor techniczny Radia ONZ Joseph Nichols — z pochodzenia Polak, który podczas II wojny światowej walczył w polskim dywizjonie myśliwskim 303.

ŚWIĘTO LOTNICTWA 1966



Samolot myśliwsko-bombowy polskiego lotnictwa wojskowego. Widzieliśmy tę maszynę w dniu 22 Lipca nad Placem Defilad, gdy w efektywnym szyku zamykały powiatową paradę lotniczą. To najnowocześniejsze i najszybsze tego typu samoloty na świecie. Jest to konstrukcja prof. inż. Suchoja. Na zdjęciu powyżej: „SU” na jednym z naszych wojskowych lotnisk. Fotografował: JANUSZ SZYMAŃSKI

JESZCZE jesteśmy pod wrażeniem wspaniałej Defilady Tysiąclecia, której byliśmy świadkami w dniu lipcowego święta, a już mamy 23 sierpnia – Dzień Polskich Skrzydeł.

Parada powietrzna, w której uczestniczyło trzysta samolotów o napędzie odrzutowym, o różnym przeznaczeniu, wykazała wysoki poziom techniki pilotażu oraz współdziałania wielu służb naszego lotnictwa państwowego. Wielki, stylizowany orzeł pistoletowy, utworzony na warszawskim niebie przez trzydzieści cztery bombowce odrzutowe, był pięknym i niepowtarzalnym pokazem precyzji latania naszych pilotów wojskowych.

Na długo w pamięci pozostanie lotnicza Defilada Tysiąclecia. Była ona imponującym przeglądem nowoczesności, siły i sprawności polskiego lotnictwa wojskowego. Lotnictwo to będące naszą chlubą i dumą stanowi dzisiaj jedną trzecią Polskich Sił Zbrojnych.

23 sierpnia – doroczne Święto Lotnictwa. W tym właśnie dniu, dwadzieścia dwa lata temu, pierwsze polskie jednostki lotnicze, sformowane na terenach Związku Radzieckiego w miejscowości Grigoriewskoje, wprowadzone zostały do walki na przyczółku warecko-magnuszewskim.

Decyzję o powołaniu pierwszej polskiej jednostki lotniczej do walki z hitlerowskim najeźdźcą podjęli działacze Związku Patriotów Polskich dnia 7 lipca 1943 roku. Była to jednak tylko de-

cyzja. Do jej realizacji prowadziła droga długa i żmudna. Wówczas, gdy na zachodnim froncie walczyły już okryte sławą polskie dywizjony myśliwskie i bombowe, na terenie Związku Radzieckiego jednostki lotnicze trzeba było formować od podstaw.

W kilka dni po złożeniu przysięgi przez Żołnierzy i Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki, 22 lipca 1943 roku, na małe lotnisko polowe w Grigoriewskoje przyjechało 30 żołnierzy. Grupa ta dała początek pierwszej jednostce lotniczej ludowego Wojska Polskiego.

Organizacja lotnictwa była przedsięwzięciem niesłychanie trudnym. Ale dzięki ambitnej postawie żołnierzy oraz pomocy jakiej udzielił nam Związek Radziecki uporano się ze wszystkimi kłopotami. 23 lipca 1943 roku, na uroczystej zbiórce odczytano pierwszy rozkaz dowódcy eskadry kpt. pil. Kozłowskiego o przystąpieniu do szkolenia, a w kilka godzin później w powietrze wzbił się samolot szkolny UT-2. Rozpoczęła się ciężka praca uczniów i instruktorów. Radzieccy instruktorzy nie żalowali trudu, dawali z siebie wszystko aby jak najlepiej przygotować lotników polskich do walki. Tak zrodziła się pierwsza polska eskadra myśliwska, która w niespełna miesiąc rozrosła się do pułku myśliwskiego. Na początku października 1943 roku pułk ten otrzymał nazwę „Warszawa”.

Wiosną 1944 roku powstał 2 pułk Nocnych Bombowców „Kraków”. W pierwszej dekadzie sierpnia oba pułki,

o wraz z nimi zorganizowany w międzyczasie 3 pułk Lotnictwa Szturmowego – przebazowały się na lotnisko Dys koło Lublina, a w drugiej dekadzie sierpnia przybyły na front. Pułk myśliwski i pułk szturmowy zajęły lotnisko w Zadybiu Starym, a pułk bombowy w Woli Rawskiej.

Piloci pułku myśliwskiego i pułku szturmowego przystąpili 23 sierpnia 1944 roku do wykonywania zadań bojowych w rejonie Warki, skutecznie atakując zgrupowania czołgów hitlerowskich. W ten sposób rozpoczął się chlubny szlak bojowy ludowego Lotnictwa Polskiego.

Od tego dnia aż do zakończenia wojny – działania 1 armii WP, najpierw w rejonie przyczółka warecko-magnuszewskiego, a następnie na kierunku Warszawy, w walkach na Pomorzu i w bitwie o Berlin – wspierane były przez polskie jednostki lotnicze.

Tegoroczne święto – 23 sierpnia – witamy nowymi sukcesami wpisanymi do kart dziejów naszego lotnictwa. Połączony od osiągnięć lotnictwa sportowego, cywilnego, przemysłu lotniczego, a skończywszy na lotnictwie wojskowym – we wszystkich jego gałęziach odnosiłmy w ostatnim roku sukcesy, z których dumne jest nasze społeczeństwo. Bo Święto Lotnictwa to nie tylko uroczysty dzień ludzi lotnictwa, ale również całego narodu darzącego sympatią swych lotników.

Lotnicze święto poprzedzą uroczyste akademie i wieczornice. Podczas od-

czytów, prelekcji, względnie wspomnień pilotów jeszcze raz przypomnieli sobie dzieje naszego lotnictwa, jego pionierów i głównych bohaterów. Do niektórych miejscowości przyjadą nasi sławni lotnicy – zaproszeni tam na uroczyste obchody. Opowiedzą oni miejscowej ludności o swych osiągnięciach sportowych, o walkach na frontach drugiej wojny światowej, zapoznają się ze współczesnym lotnictwem wojskowym. Wśród nich znajdą się także konstruktorzy sprzętu lotniczego, których relacje będą również interesujące co lotników cywilnych i wojskowych. Wreszcie – polscy lotnicy, tak bardzo zbliżające społeczeństwo, a szczególnie młodzież do lotnictwa i latania.

Od zakończenia drugiej wojny światowej, a więc od dnia kiedy do piloci na wszystkich frontach wpisali do swych dzienników ostatnie loty bojowe – minęło dwadzieścia jeden lat.

Wraz z rozwojem gospodarczym naszego kraju rosło i rozwijało się ludowe Lotnictwo Polskie. Dzisiaj dysponujemy nowoczesnymi samolotami odrzutowymi o prędkościach ponaddźwiękowych. Samoloty te są wyposażone w rakiety samonaprowadzające się na cel typu powietrze – powietrze. Mamy także taktyczne samoloty odrzutowe oraz doskonały sprzęt techniczny.

Jesteśmy dumni z naszego lotnictwa. Dzisiaj niebo polskie nie jest puste. Strzegą go czujnie nasze ludowe Siły Powietrzne wyposażone w najnowocześniejszy sprzęt. (tem)



Powyżej: Samoloty naddźwiękowe lecące w luźnym szyku niesym srebrne cygara. Budzą podziw i dumę. Poniżej: To te same samoloty na płycie lotniska wojskowego. Służba techniczna czyni przygotowania do startu. Wymagają one wiele uwagi i niezwykłej dokładności w poszczególnych czynnościach.



NA płycie wojskowego lotniska stoją stalowe samoloty o napędzie odrzutowym, w równym rzędzie, jak srebrne cygara na cienkich nóżkach. Rzekłobyś tajemnicze i nieco dziwnie zabawki. Gdy patrzysz na nie wydaje się, że zawarty jest w nich jakiś ogromny ładunek energii, która w każdej chwili może być wyzwolona. A wiedy?

Wtedy właśnie pęknie ciśnięcie, jak bańka mydlana. Stalowe cygara nagle ożyją pracą swych potężnych silników odrzutowych. Wówczas końce srebrnych cygar zajądą się płomieniami ognia. Po dłuższej chwili przygasa. Przekleśnie wysoki i przejmujący ton gwizdu.

W tym czasie piloci siedzący za sterami maszyn otrzymują drogę radiową ze stanowiska dowodzenia krótki rozkaz: kołować 2017, kołować i 788, kołować 823... Wtedy samoloty, jeden za drugim, niczym pająki po niteczce, zaczęły kołować po drodze dojazdowej prowadzącej na szeroki i długi betonowy pas wyrzynający się w zieleni lotniska.

A potem ustawione klucze samolotów na początku pasa startowego — kolejno, w równo odmierzonych odstępach czasu — ruszą z miejsca, coraz bardziej zwiększając prędkość, lekko oddzielając się od bieżni startowej, szybko zaczęły się wznosić i znaleźć w oczach.

Z kolei na dużej wysokości poszczególne klucze przystępują do pozorowanych zadań bojowych, omówionych już wcześniej przed startem. Przez kilkadziesiąt minut trwają zaciete walki: samoloty atakują samoloty. Po pewnym jednak czasie obie strony wojujące — atak i obrona — utworzą zwarte klucze w kształcie grotu składające się z czterech samolotów każdy. Wkrótce małe grot łączą się w duży grot złożony z szesnastu maszyn ponaddźwiękowych. Ten grot jest ruchomą i czujną terozą na polskim niebie i niebezpieczną bronią dla wroga.

(2)

NAD ZIEMIĄ OJCZYSTĄ



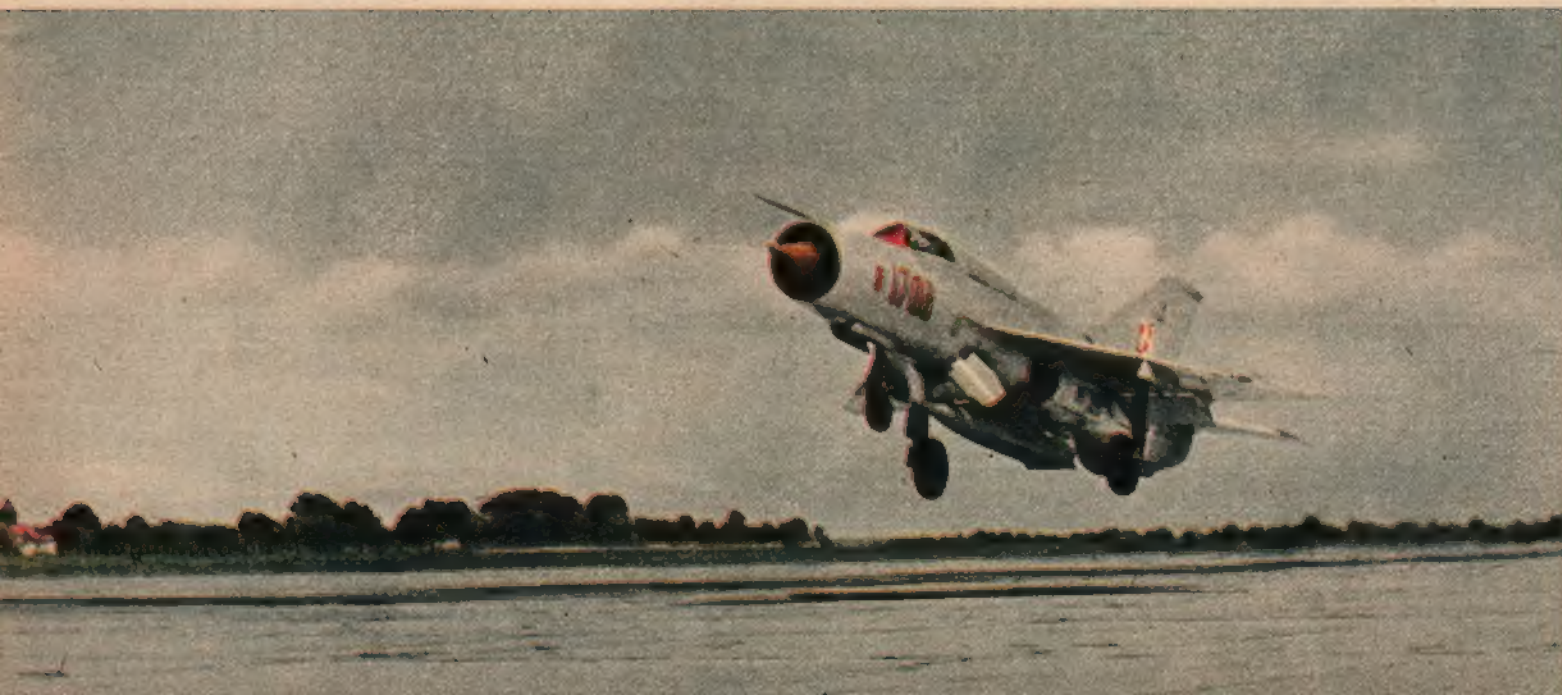
Pilot samolotu naddźwiękowego przed startem. Trzyma przednią część helmu z przewodem tlenowym. Poniziej: 1706 w powietrzu.



Duży grot złożony z czterech małych grotów — jak łatwo policzyć — razem sześć maszyn naddźwiękowych. Oto jedna z licznych tarcz powietrznych trzymających straż nad naszą ziemią ojczystą.



Samolot naddźwiękowy widziany z przodu i... z profilu oficer techniczny. Jak bardzo mała wydaje się rozpiętość skrzydeł samolotu.





JAK POWSTAŁ ORZEŁ?

22 Lipca, w czasie pamiętnej defilady tysiąclecia w Warszawie, przeleciały nad trybuną samoloty w efektownym szyku stylizowanego orła. Dokładnie o godzinie 10.32, zgodnie co do sekundy z nawigatorskim planem, niebo nad Placem Defilad przykryły 33 IL-28 lecąc w ciasnym szyku. Orzeł zachwycił wszystkich. Lotników — bo ugrupowanie to było niezwykle efektowne i ekspertyz — którzy wiedzieli jakiego mistrzostwa pilotażu wymaga zbudowanie pod chmurami tego skomplikowanego szyku. Orzeł — godło naszego państwa nad głowami świętujących tłumów — był pięknym symbolem naszych tysiącletnich tradycji. Był widomym przykładem wysokiego mistrzostwa naszych lotników i... znacznej na całym świecie fantazji polskich pilotów.

Nie wszyscy zapewne wiedzą jednak, że zbudowanie tego szyku, niebagatelne wyrównanie odstępów i odległości między samolotami, precyzyjne wyliczenie czasu i dokładne wyjście na określonej wysokości — nad zagubioną wśród warszawskich ulic Trybuną — było majstersztykiem. Było to wykonanie na ocenę 5 z plusem niezwykle ważnego zadania bojowego.

★

Uchylny rąbka tajemnicy na temat: jak powstał orzeł? Pięknie skomplikowana sprawa. Sama idea szyku zrodziła się już znacznie wcześniej. Rozpatrywano rozmaite warianty stworzenia kształtu orła. Zmieniało ugrupowania, rysunek oraz ilość samolotów. Na razie wszystko odbywało się na ziemi, w ciemnych gabinetach. Potem jednak należało zrobić „przymiarkę” w powietrzu. W ten sposób powstały pierwsze doświadczenia. Znowu wniesiono pewne poprawki. Bardziej spostrzegawczy obserwatorzy dostrzegli zapewne, że część prasy podała, iż w szyku orła leci 35 samolotów. Była to błędna informacja odnosząca się do jednego z wariantów. W defiladzie brały udział 33 samoloty.

Potem samoloty znalazły się na ugrupowaniu przeddefiladowym. Mówiąc samoloty mam na myśli oczywiście pełny skład załóg (załogę IL-a 28 stanowił: dowódca-pilot, nawigator i strzelec radiotelegrafista). Wraz z samolotami i ich załogami, na ugrupowaniu znalazł się liczny personel naziemnej obsługi —

a więc liczne rzesze inżynierów, techników i najróżniejszych specjalistów. Zaczęły się loty próbne. Wszystkie elementy szyku należało „zgrać” ze sobą, opracować kolejność startów i lądowań, precyzyjnie sprawdzić w powietrznej praktyce nawigatorski plan lotu.

Wreszcie nadszedł 22 lipca. Jednym z najważniejszych czynników, które mogły wpłynąć na przebieg defilady powietrznej była pogoda. Pierwszy poranny oblot trasy dokonany przez doświadczonych pilotów podniósł ducha lotników. Pogoda zapowiadała się doskonała. Nawet sceptycznie zazwyczaj nastawieni synoptycy zacierali z radości ręce.

Już o brzości samoloty zostały ustawione w kolejności startów. Sprawdzono po raz setny działanie wszystkich mechanizmów i przyrządów. Nastąpiły chwile denerwującego oczekiwania.

Aż wreszcie... Gdy na placu defilad Marzalek Polski Marian Spychalski przyjmował meldunek o gotowości wojak do defilady — z dalekiego lotniska zaczęły podrywać się w powietrze bombowe IL-y.

Co trzydzieści sekund mknęła po betonie para samolotów. Co trzydzieści sekund kierownik lotów rzucał w mikrofon jedno tylko słowo:

— Start!

Kolejna para odrzutowych bombowców zaczynała rozbieg. Daleko niósł się granot powietrza dartego potężną mocą odrzutowych silników. Samoloty podrywały się w powietrze i stopniowo nabierając wysokości zmierzwały w określony rejon zbieżki.

Wystartowała już pierwsza szóstka trzonu orła. Zaczęły się wzbijać w powietrze pary lewego skrzydła, potem prawego.

Co trzydzieści sekund — osiemnaście tysięcy koni mechanicznych drzemających w silnikach — pchało kolejny samolot w niebo.

Wreszcie parami wystartowały maszyny tworzące ogon orła. Niebo w pobliżu lotniska dudniło głosem silników. Zaczął się jeden z najtrudniejszych elementów — szóstka wszystkich samolotów. Po sakradie samoloty tworzące trzon orła weszły w kolumnę. Na swoje miejsce podchodził już także lewe skrzydło. Skrzydło prawe sformowane za elementem trzonu idzie tuż przed ukształtowanym precyzyjnie ogonem.

Czas nieubłaganie płynie. Tam, na Placu Defilad maszerują już poczty sztandarowe i czworoboki rzutu pieszego. Tu na niebie nie można się zatrzymać by wyrównać szyki. Armada samolotów z każdą sekundą polyka przestrzeń. Ziemia nieubłaganie przesuwa się pod skrzydłami z prędkością 300 kilometrów na godzinę. Zmiana klimatu. Zakręt o sto osiemdziesiąt stopni wykonał prowadzący orła podpułkownik pilot Je-



Aż wreszcie przyszła pora „przymiarki” w powietrzu. Szyk stylizowanego orła prowadził (także na defiladzie) ppłk pil. Jerry Wójcik.





Orzeł, którego nikt nie widział z ziemi. Lecimy samolotem obok i nieco niżej.

raz Wójcik. Naziemne kierownictwo defilady czuwające na gmachu PKO, róg Marszałkowskiej i Świętokrzyskiej w Warszawie, wie o każdym manewrze w przestrzeni. W stronę Warszawy zdążają już przecież z innych lotnisk pozostałe samoloty w różnych szykach. W powietrzu znajduje się w tej chwili trzysta maszyn lecących z różnych kierunków, na różnych wysokościach i z różnymi prędkościami!

O sekundowe wyliczone różnice, wcześniej od prowadzącego wykonują zakrety pozostałe samoloty formujące szyk.

Wiedziałem to na własne oczy. W czasie „próby generalnej” miałem możliwość jako reporter lecieć samolotem obok i podziwiać opisywane tu manewry. Z olbrzymiej ilości samolotów lecących na zróżnicowanych odległościach (by ominąć strugi gazów z odrzutowych silników) formowały się jak za dotknięciem różdżki czarodzieja szyki i ugrupowania. W eterze nie było gwaru. Tylko w rytmicznych odstępach czasu słychać było głos kolejnego pilota:

- 321 skręć!...
- 320 skręć!...
- 270 skręć!...

Te rytmicznie powtarzane meldunki i komendy mówiły, że wszystko jest w porządku.

Gdy zakręcił wykonano prawe skrzydło — orzeł był rzeczą dokonaną. Piloci zaczęli wyrównywać i zacieśniać szyki. Wielkie kadłuby samolotów płynęły obok nas w powietrznym oceanie o metry przesuwając się do przodu, do tyłu, w dół...

Przypomniała mi się wtedy rozmowa, jaką prowadziłem tuż przed startem z podpułkownikiem Wójcikiem. Wyjaśnił mi:

- Samoloty lecą na zerowych odstępach i odległościach. Skrzydła orla prowadzą doświadczeni dowódcy oddziałów. Kolumnę kadłubów prowadzi najlepszy pilot. Ich samoloty znajdują się w odległości dwudziestu metrów jeden od drugiego. Precyzyjne utrzymanie kierunku i nakazanych odległości jest w przypadku ciężkiego samolotu bombowego niezwykle trudne...

Każdy pilot samolotu orla to doświadczony człowiek powietrza. U żadnego z nich nie widziałem oznaki pilota wojskowego bez cyferki „1” oznaczającej pilota pierwszej klasy.

Ciężki samolot bombowy trudno jest utrzymać w stałym miejscu szyku. Jego duża bezwładność natręca pilotom wiele trudności. Ciężka maszyna trudno się rozpędza, niechętnie wytraca szybkość a przecież i efektywność sterów w porównaniu np. z lekką „Iskrą” jest znacznie skromniejsza.

Prowadzący skrzydła — już na ziemi — doprowadzili do perfekcji zdolność oceny odległości swych samolotów do głowy orla. W przypadku odchylenia rzędu 5–10 metrów skrzydła już tracą symetrię w stosunku do osi kadłuba i zniekształca figurę... Na szczęście pomagają pilotom w utrzymaniu właściwych odstępów i miejsca w szyku nawigatorzy i strzelcy RTG. Nawigatorom w samolocie podpułkownika Wójcika jest major Zbigniew Kostecki, a na stanowisku strzelca RTG leci major Grzegorz Lubawski.

Szyk się zacieśnia. Z boku samoloty wyglądają trochę beładnie. Boimy się o wygląd ugrupowania... Dopiero gdy mój pilot zniża się pod szyk — widzimy pięknie zarysowaną sylwetkę orla.

Nasz orzeł rozwinął skrzydła na szerokość 320 metrów. Długość naszego ptaka na niebie wynosi 336 metrów. Potężny orzeł. Przed nami rysują się pierwsze budynki Warszawy. Za chwilę orzeł przeleci nad trybuną.

Czy jesteśmy nad celem w ściśle oznaczonym czasie? Czy nie lecimy sekundę za wcześniej lub za późno? Przecież w razie niedokładności tego rzędu orzeł nie znajdzie się na właściwym miejscu powietrznej parady — przecież o sekundowe różnice lecą z tyłu inne ugrupowania... Czy nie nastąpi spiętrzenie szyków? Czy ta ulica to na pewno Marszałkowska?!... Czy szyk jest dobrze wyrównany?!...

★

Nie każdy z pilotów zobaczył Plac Defilad, bo cały orzeł przeleciał nad trybuną w czasie dwie i pół sekundy. A przecież chodziło o równe odstepy — każdy więc patrzył na skrzydła kolegów...

W dniu 22 Lipca przelecieli pięknie. Oklaskiwali ich wszyscy zebrani na Placu Defilad, podziwiali zebrani przy telewizorach mieszkańcy naszego kraju, a za pośrednictwem Interwizji i Eurowizji wiele milionów ludzi poza granicami. Wizerunek orla wpisanego w polskie niebo długo jeszcze będzie się pokazywał w prasie fachowej jako przykład lotniczego kunsztu.

W tysiącletnie Państwa, dzięki lotnikom zobaczyliśmy na polskim niebie Orla piękniejszego jeszcze niż ten, którego w legendzie dojrzał nad naszym krajem Lech.

Tekst i zdjęcia:
JANUSZ SZYMAŃSKI



Powyżej: Już maszyny zmniejszają odstepy... i wreszcie ponizej — szyk nad Placem Defilad. Takiego orla oglądaliśmy.





Obozy Lotniczego Przystosowania Wojskowego to nie tylko szkoła pilotażu, ale także próbka życia wojskowego.

NA DOBREJ DRODZE



Wyżej: W kabinie „Junaka” instruktor Piotr Wiśniewski i uczeń Henryk Czypuikowski. Niżej: Aeroklub Łódzki jako jeden z nielicznych klubów uczcił pamięć swych bohaterskich członków. Jest z kogo brać przykład.



Foto: Bernard Koszewski

Lotnicze Przystosowanie Wojskowe. Ta wygodna i atrakcyjna droga do zawodu pilota przypadła młodzieży do gustu. Chętnych jest wielu. Nic więc dziwnego, że na każdym niemal lotnisku aeroklubowym można spotkać młodych chłopców w granatowych mundurkach. Z zapałem ciągną szybowce, z powagą właściwą swej roli dosiadają samolotów. Przed nimi otwarta droga do lotniczej kariery.

Odwiedziliśmy jeden z obozów LPW, który na lotnisku Lublinek prowadzi Aeroklub Łódzki. Dobry to ośrodek i warto mu poświęcić troszkę o przyszłość oficerów. Przyjechali tu kandydaci z całej Polski. Różni mają staż lotniczy. Od zera do ponad stu godzin wylatanych na szybowcach. Wszyscy z maturami, zakwalifikowani przez komisję lekarską. Słowem z formalnego punktu widzenia wszystko w porządku. Ale jaka jest ta lotnicza młodzież tak na co dzień, w życiu zbiorowym, na prawdę?

Chodzimy, oglądamy, rozmawiamy. Porządek wzorowy (reporterzy nie zapowiadali swego przyjazdu!), zbiórki sprawne. Jestem — mówi oficer Mieczysław Orczykowski — zadowolony ze swoich podopiecznych. Powinni być z nich dobrzy podchorążowie.

A piloci — zagaduję szefa wyszkolenia, znanego szybownika Józefa Pieczewskiego? — Loty na razie się zaczynają, ale już teraz można tę grupę ocenić pozytywnie. Będą latać. Przeprowadziliśmy — kontynuuje — z nimi zajęcia teoretyczne. Wyniki egzaminów kontrolnych, wewnętrznych znakomite. Oby tak i przed państwową komisją. Zgodnie z nowym programem uczestnicy wykonali po trzy skoki ze spadochronem. Bez problemów pokonali strach, pokazali się z dobrej strony, niektórzy chcieliby nawet skakać

dalej. Mamy pewne kłopoty z instruktorami, których jest za mało na tak liczną grupę. Wprawdzie Czesław Bartkowiak i Piotr Wiśniewski to fachowcy pierwszej wody, znakomici piloci, ale przydałoby się takich więcej. Martwią mnie też trochę — kończy szef Pieczewski — małe rezerwy siłników naszych „Junaków”. Wymiana zabiera zawsze trochę cennego czasu.

Pozytywni — oceniam swych wychowanków zastępca wiceprezesa AŁ do spraw politycznych Bronisław Modliński — zgrana grupa, aktywna. Między innymi chłopcy założyli już koło ZMS.

Tyle przełożeń. A co sami chłopcy? Siedzą ze mną w pokoju: szef skrzydła Henryk Czypuikowski, doświadczony szybownik Andrzej Wolk i przewodniczący grupy ZMS Wojciech Ochocki. Opowiadają o swej drodze do lotnictwa, wrażenia z łódzkiego obozu LPW. Pierwszy z nich ma już za sobą zasadniczą służbę wojskową. Tak mu się w wojsku spodobało, że pragnie zostać zawodowym oficerem, oczywiście pilotem. W Łodzi bardzo są zadowoleni. I z samego pobytu na obozie i z wyboru drogi życiowej. Jedyne mankamenty, wynikające z braku stołówki na miejscu, zresztą mało istotny ich zdaniem, to czasem jednostajne wyżywienie. Ale to drobiazg — zapewniają — wobec frajdy jaką dają loty.

Chłopcy robią na mnie doskonałe wrażenie. Inteligentną ładnie się wysławiają. Świetnie są zorientowani w zagadnieniach ogólnych, życiu lotniczym, dobrze już opanowali teorię latania na samolotach. Nie przesadzali w opiniach opiekunów. Wyjeżdżamy z Łodzi zbudowani. Spokojni o przyszłość lotnictwa. Przynajmniej o jego cząstkę. Chłopcy z łódzkiego obozu Lotniczego Przystosowania Wojskowego są na dobrej drodze. (pom)



Nimi rozpoczyna się loty należy dokładnie poznać samolot „Junak 3”, na którym uczestnicy obozu będą zdobywali swe lotnicze „ostrogi”.



Zbiórka przy samolotach. Obecni wszyscy? Można składać raport szefowi wyszkolenia.



Jak na kandydatów na oficerów przystało, porządek wórowy. Nie tylko dla fotografii. Słowo daję!



Po raz pierwszy w programie LPW znalazły się zapoznanie skoki spadochronowe. W naszym fachu nie ma strachu!



Wszyscy czują się świetnie, tryskają zdrowiem, młodością. Ale by mamy były spokojne i przepisom stało się zadość konieczna jest kontrola lekarska.



Wyżej: Już po skoku. Trzeba uciekać z pasa lądowania, więc pomoc kolegi jest cenna. Obok: — Przeczylam, bracie, na lewo, a tu szybkość ciągle maleje...



SZYBOWCEM PO KRAJU RAD

3]

5 lipca 1966 r. Trzeci dzień Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych w Orle i zapowiada się trzecia już konkurencja. Pogoda dopisuje bez zarzutu. Wprawdzie wewnątrz wyżowych mas tworzą się burze, ale występują one raczej w godzinach popołudniowych. Po paru dniach czynimy już pewne uogólnienia meteorologiczne. Podstawy chmur nie są wyższe niż w Polsce, wznoszenia jednak pod nimi znacznie silniejsze.

Organizatorzy zwlekają nieco ze startem do zaplanowanego trójkąta 200 km Orzeł — Wierchow — Maioarchangielsk — Orzeł. Do późnej nocy onegdaj i dziś od świtu trwało ściąganie szybowców z terenów przygodnych. Odbywało się to sprawnie. Samoloty leciały szeroką ławą i „podrywały” wszystkich napotkanych zawodników. System ten dobrze zdał egzamin, ale teraz brakuje jeszcze rumuńskiego pilota Finescu. Z niczym wracają samoloty, ponownie wysłane na poszukiwania. Gdzie on może być? Dodatkowo kilka lotów — nadal bez skutku. Aż wreszcie przychodzi wiadomość. Finescu, obchodząc burzę, lądował 55 kilometrów od trasy. Przylatuje, gdy pierwsi zawodnicy startują już do konkurencji.

Po sukcesach w pierwszych konkurencjach nastroje w polskim obozie panują jak najlepsze. Wszyscy chcą latać, palą się do walki. Szanse na dobre miejsca zaczynają być widoczne. Zwłaszcza w klasie otwartej, gdzie para Wróblewski — Królikowski tworzy świetnie zgrany tandem.

Ale oto i start. Niektórzy tuż po odłączeniu meldują się zaraz z pierwszego komina. Z naszych początek robi Pela. Kilka minut później

odchodzi cała trójka w kłębie Królikowski — Kępka — Wróblewski. Godzina 12.05. Skupiamy się przy radiu. Dochodzą i to rzadko fragmenty korespondencji. Znaczący to, że jest dobrze skoro nikt nie prosi o wskazanie komina.

A nad lotniskiem krąży samotnie jakaś A-15. Co on kombinuje, ten pilot? Czyżby miał nadzieję, że będzie jeszcze lepiej i dogoni czołówkę. Mija dwie godziny, gdy Mirosław Królikowski melduje przez radio, że wykrecą wysokość do lotu. Pędzimy na metę. Nikt jeszcze jej nie minął. Kto będzie pierwszy. Powoli wloką się minuty. „Wnimanje” woła sędzia przy telemetrze. I gołym okiem widać kreskę nad chory-

tylko kilka godzin słabej termiki przy silnym wietrze.

Później niż zwykle odbył się start. Mimo to trudno utrzymać się w powietrzu. Wiatr silny, lawice średnich chmur warstwowych i nieliczne fractocumulusy. Pierwsza decyduje się ruszyć do boju nasza — jak ją nazywano w ekipie — „gwiazdeczka”, Pelagia Majewska. Dopiero dziesięć minut po niej meldują odejście Czechosłowacy Svoboda i Szatny. Skrzydło w skrzydło o godz. 12.15 odlatują Królikowski i Wróblewski. Minutę później — Kępka. Powodzenia. Życzenia jak najbardziej na miejscu, bo pogoda ma już wyraźnie dość służenia szybow-

T R I U M F

JERZY POMIANOWSKI • Korespondencja własna z ZSRR



Autory sukcesu w Orle. Polska ekipa w składzie (od lewej): Tadeusz Rejniak, Pelagia Majewska, Mirosław Królikowski, Jan Wróblewski, Franciszek Kępka, Mieczysław Wilczak, Leopold Kubacki i Janusz Becker. Nieobecny Kazimierz Mikołajczyk. Zdjęcia autora

zontem. Czy??? Tak. Nowy sukces Królikowskiego. Pierwszy, w doskonałym czasie, melduje swój powrót. Dopiero sześć minut po nim, drugi zawodnik. Wróblewski. Brawa dla Polaków. Kończy przelot Svoboda (CSRS) i nikogo na razie nie widać. Dopiero za kilkanaście minut wali na taśmę cały peloton szybowców.

Mirosław Królikowski komentuje: Zapowiadano burzę termiczną. Dlatego sądziłem, że przelot może być dość trudny odeszliśmy w środkowej grupie szybowców. Po meldowaniu lecimy jakiś czas bez krącenia, wykorzystując wznoszenia w locie prostym. Zykują na tym wiele. Już na pierwszym punkcie zwrotnym jestem na czelu, choć trafialiśmy na słabe raczej wznoszenia. Jaś został niestety o jeden komin z tytu. Z drugiego punktu odchodzę na zewnątrz trójkąta, by ominąć o jakieś 5 km rozlaną burzę. Wykorzystuję dłuższy, pięknie wznoszący szlak. Tu wykonuję tylko kilka dostawnie okrążeń we wznoszeniu 4 masek. Przez cały czas posiadaliśmy z Jassem łączność radiową, by mógł wykonywać lot po podobnej trasie. Konkurencja dobrze dobrana. Wznoszenia początkowo 1,5 masek, potem 3, a w końcówce nawet średnio 3,5 masek. Czuliwko, który opóźnił się ze startem uzyskał bardzo słaby rezultat, warunki bowiem szybko się kończyły.

**WYNIKI III KONKURENCJI: KLASA OTWAR-
TA:** 1. Mirosław Królikowski (Polska) — 2 h. 25'
— 1 000 pkt. 2. Jan Wróblewski (Polska) — 2 h.
29' — 968 pkt. 3. Milan Svoboda (CSRS) — 2 h.
39' — 961 pkt. 4. Leonid Pilipczuk (ZSRR) — 2 h.
39' — 916 pkt. 5. Janos Csepan (Węgry) — 2 h.
45' — 877 pkt.

KLASA STANDARD: 1. Bernd Nolte (NRD) —
2 h. 52' — 1 000 pkt. 2. Franciszek Kępka (Pol-
ska) — 2 h. 53' — 991 pkt. 3. Jurii Maliutin
(ZSRR) — 2 h. 54' — 983 pkt. 4. Gyorgy Ujvary
(Węgry) — 3 h. 08' — 921 pkt. 5. Jan Szatny
(CSRS) — 3 h. 33' — 828 pkt.

KOBIETY: 1. Regina Garmute (ZSRR) — 2 h.
54' — 1 000 pkt. 2. Marina Afrikanowa (ZSRR) —
2 h. 58' — 986 pkt. 3. Pelagia Majewska (Polska) —
3 h. 07' — 958 pkt. 4. Botena Tlapakowa
(CSRS) — 3 h. 46' — 850 pkt. 5. Olga Manafowa
(ZSRR) — 185,5 km — 387 pkt.

TRUDNY SPRINT

Niezbyt długa jest historia czwartej, najkrótszej konkurencji. Odbyła się ona nazajutrz (6. VII. 1966 r.) na trójkącie 100 km Orzeł — Dobrowody — Krasnowoje Siergowskoje. Synop-
tycy zapowiadali nadejście frontu ciepłego,

nikom. Wiatr się jeszcze usiła, narasta pokrycie chmurami warstwowymi.

W eterze niewiele rozmów po polsku. Pela ma trudności ze swą radiostacją. Nasze Ra-
y nie mogą być przedmiotem marzeń. Rozważa-
nia na ten temat przerywają wiadomości z
„frontu” walki. Jakies szybowce na dolocie.
Pierwszy... czerwony „Zefir” — Wróblewski!
Tuż za nim bliższy A-15 z numerem 31. To
znakomity pilot radziecki Pilipczuk. Późno od-
chodził, ma najlepszy czas dnia. A gdzie pozo-
stali reprezentanci biało-czerwonych barw? Cze-
kamy na nich długo, ale dolatują wszyscy.
Kępka odnosi pierwszy sukces w konkurencji.
Metę minęło ogółem 13 zawodników.

Mirosław Królikowski komentuje: Warunki przed
nadejściem frontu ciepłego. Po starcie mamy trud-
ności z utrzymaniem się w powietrzu. Wyczekuje-
my tylko z powodu groźby spadnięcia na początku
trasy. Na niebie A-15 i strzępy Cu o niskiej podsta-
wie. Silny wiatr. Odchodzimy razem. Spotykamy się
nad Dobrowodami, gdzie są problemy ze znalezie-
niem punktu zwrotnego. Wykonuję lot na niewiel-
kiej wysokości rzędu 700 — 800 m. Podejmuję de-
cyzję lotu na zewnątrz trójkąta i bardzo źle na tym
wychodzę. Zostałem zepchnięty przez wiatr i nowe
kłopoty z dośnięciem i znalezieniem drugiego punktu
zwrotnego. Gdy wreszcie melduję się, nade mną du-
ża grupa szybowców dochodzi na dołot. Staram się
znaleźć wznoszenie w kierunku lotniska, ale bez-
skutecznie. Rezygnuję, cofam się z wiatrem około
3 km i tam w niewielkim wznoszeniu wykrecam
1 100 metrów, co nie gwarantuje dołotu. Lecę w kie-
runku lotniska pod zupełnie zakrytym niebem, bez
szansa. Wypatruję kontrastowych terenów. O dziwo
spotykam wznoszenia, w których wychodzę na 1 800
m. Z tego wykonuję dołot pod silny wiatr. Średnie
wznoszenia — 1 masek. Konkurencja w trudnych wa-
runkach, jedyna możliwa do rozegrania.

**WYNIKI IV KONKURENCJI: KLASA OTWAR-
TA:** 1. Leonid Pilipczuk (ZSRR) — 1 h. 49'
— 1 000 pkt. 2. Jan Wróblewski (Polska) — 1 h. 43'
— 981 pkt. 3. Władimir Czuiwów (ZSRR) — 1
h. 49' — 956 pkt. 4. Milan Svoboda (CSRS) — 2
h. 01' — 916 pkt. 5. Mirosław Królikowski (Pol-
ska) — 2 h. 21' — 851 pkt.

KLASA STANDARD: 1. Franciszek Kępka
(Polska) — 3 h. 01' — 1 000 pkt. 2. Mircea Finescu
(Rumunia) — 3 h. 03' — 985 pkt. 3. Manfred Bla-
uert (NRD) — 3 h. 03' — 985 pkt. 4. Gyorgy Uj-
vary (Węgry) — 3 h. 07' — 964 pkt. 5. Bernd Nolte
(NRD) — 3 h. 08' — 979 pkt.

KOBIETY: 1. Marina Afrikanowa (ZSRR) — 2 h. 12' — 1 000 pkt. 2. Regina Garmuta (ZSRR) — 2 h. 38' — 871 pkt. 3. Pelagia Majewska (Polska) — 3 h. 28' — 818 pkt. 4. Olga Manafowa (ZSRR) — 3 h. 45' — 745 pkt. 5. Bożena Tlapakowa (CSRS) — 3 h. 52' — 733 pkt.

MIEDZY FRONTAMI

Trzy dni trwała przerwa w lotach. Większość ekip, które przyjechały do Orła z południa, wykorzystwały czas wolny na wycieczkę do Moskwy. Dla pozostałych w Orle gospodarze — dla których mi już wyczerpał się repertuar komplementów — postarali się również o atrakcyjny program. Było w nim zwiedzanie zabytków Orła, wycieczka do dworku Turgieniewa, wizyta w Fabryce Części Zapasowych do Traktorów (nasi opiekunowie) i wiele innych ciekawych pozycji. Wymienić muszę jedną z nich — spotkanie w letnim teatrze z mieszkańcami Orła. Prawdziwą furorę, nie mniejszą niż piloci w powietrzu, zrobił tu kierownik ekipy Tadeusz Rejniak. Wygłosił on mianowicie przemówienie tak „duszoszczepiatelne”, że rzesiste brawa zbierał co kilka sekund (sic!). A mówił w języku rosyjskim, w którym robił kolosalne postępy.

Platą konkurencję rozegrano w dniu 10 lipca br. Rankiem przeszedł jeden front, a na godzinę 15 synoptycy zapowiedzieli drugi — chłodny. W tej sytuacji sędziowie obawiając się, że powrót do lotniska będzie niemożliwy wyznaczili przelot po trasie łamanej Orzeł — Liwny — Kołpny — Małooarchangiełsk, długości 182 km.

Natychmiast po starcie zawodnicy uciekają na trasę. Silny wiatr, słabe wznoszenia i widoczne nadciągające burze. Nie ma na co czekać. Kolejkę meldujących się otwiera Królikowski. Tuż za nim odchodzi Majewska, która doszła już do zdrowia i czuje się nareszcie dobrze. Nie wszystkim udaje się zaczepić. Ładują na lotnisku lub tuż, tuż. Tak grzebie szanse szybowca NRD Blauert. Ale i tym którzy spadli na lotnisko nie nie da ponowny start. Przechodzi burza. Front przyspieszył się o dwie godziny. Podstawa zniża się do dwustu metrów. Grad wielkości fasoli. A za frontem brak jakichkolwiek wznoszeń. Piloci są twardzi. Próbuja, ale nie znajdują nawet krzyż prądów wznoszących. Ładują ponownie na lotnisku. Dla nich konkurencja skończona. A co pozostali? Oddajmy głos naszemu komentatorowi.

Mirowski Królikowski komentuje: Konkurencja rozgrywana między nadciągającym z pld-zachodu frontem chłodnym, a pozostającym na wschodzie resztkami frontu ciepłego. Siad dżony, ale logiczny układ trasy. Lot wykonujemy razem. Do Liwn dochodzimy od strony wschodniej na niewielkiej wysokości. Przez dłuższy okres czasu walczymy tam ze spychającym nas wiatrem. Potem zdecydowany odskok z powrotem wzdłuż pierwszego odcinka. Silne wznoszenie a następnie bardzo szybki lot pod szlakiem ukladającym się nad drugim odcinkiem trasy. Zostaje tu z tyłu i Janek z Frankiem dokładnie mnie informują przez radio, ale nie widzę ich. Lot sprawiał dodatkowe emocje, ponieważ była mała widzialność do przodu a silne wznoszenia wciągały w chmurę. „Zefir” w takich warunkach jest bezsilny wobec braku hamulców. Użycie spadochronu nie wchodziło w rachubę, ze względu na nieobliczalne skutki. Lecieliśmy więc na granicy wytrzymałości. Spod szlaku wyszliśmy blisko siebie. Wybrałem lot po zewnętrznej trasy i unikaniem silnych prądów opadających, które występowały po przejściu frontu. Lecę do ostatnich metrów dzięki czemu osiągnąłem drugi punkt zwrotny. Średnie wznoszenia 1,5 m/siek. na 1 odcinku, dalej 3 m/siek. a końcówka 4-5 m/siek.

WYNIKI V KONKURENCJI. KLASA OTWAR- TA: 1-2. Mirowski Królikowski (Polska) i Janos Csepán (Węgry) — 143,5 km — 1 000 pkt. 3-4-5. Jan Wróblewski (Polska), Władimir Czuwukow (ZSRR) i Stojan Jowcew (Bułgaria) — 138,5 km — 885 pkt. **KLASA STANDARD:** 1. Franciszek Kępka (Polska) — 143 km — 1 000 pkt. 2. Bernd Nolte (NRD) — 130 km — 912 pkt. 3. György Ujváry (Węgry) — 129,5 km — 940 pkt. 4. Jan Satny (CSRS) — 117 km — 818 pkt. 5. Mircea Finescu (Rumunia) — 103 km — 720 pkt.

KOBIETY: 1. Pelagia Majewska (Polska) — 126 km — 1 000 pkt. 2. Marina Afrikanowa (ZSRR) — 123,5 km — 855 pkt. 3. Regina Garmuta (ZSRR) — 123 km — 844 pkt. 4. Olga Manafowa (ZSRR) — 118 km — 874 pkt. 5. Bożena Tlapakowa (CSRS) — 117 km — 863 pkt.

ABY DO METY

11 lipca już wcześniej rano rozpoczęły się dyskusje na temat ewentualnej konkurencji. Po przejściu dwóch chłodnych frontów (ostatni w nocy z silnymi wyładowaniami elektrycznymi) wiał silny wiatr i gdy tylko słońce dobrze wzešlo, na niebie pokazały się strzępy chmur kłębiastych. Niestety krótki miały one żywot, rozpadły się i rozlewały niezwykle szybko, a — co najgorsze — pozbowione były zupełnie podstaw. Wysokość tych fractocumulusów też wynosiła zaledwie kilkaset metrów.

Organizatorzy szybko wyjaśnili wątpliwości. Będziemy — stwierdzili — konsekwentnie realizować program zawodów i rozegramy dwa razy trójkąt 100 km, ten sam który już był.

Podstawa wolno się podnosi, postrzępione cumulusy nie chcą wznosić, sondaże skłaniają



Przeciwnicy naszych powiatranych asów. Od lewej: Reprezentacja Czechosłowacji, Rumunii i Bułgarii.

kierownictwo lotów do opóźnienia startu. Mija południe. Wreszcie pada komenda. Kręcą się śmigła Jaków. Holownicy, starzy fachowcy szybko wyrzucają całe towarzystwo do góry. Patrzymy w niebo, dziś konkurencja dla kibiców. Będziemy oglądać dwa meldowania nad lotniskiem i finisz.

Szybowce odchodzą grupami około godziny 12.50. Początkowo jest zupełnie nieźle. Widać to gołym okiem, podobne wnioski można wyciągnąć z nasłuchu radiowego. Czołówkę przyprowadza na lotnisko do pierwszego meldowania Wróblewski. Mistrz światła poleciał zdecydowanie do przodu, ale większość zawodników przeżywa silny kryzys. Kilka maszyn ładuje na lotnisku. Zaczekamy kciuki, bo Majewska z Kępką cudem trzymają się „na nazwiskach” nad ziemią, gdy towarzyszące im szybowce kolejno ładują. Wreszcie słyszymy w naszym samochodowym głośniku westchnienie ulgi i deklarację Franka: już nigdy nie zejść tak nisko...

Dwie godziny, a dla niektórych znacznie więcej trwa jeszcze walka z wiatrem i słabymi, porwanymi wznoszeniami. Na mecie pierwszy jest jugosłowiański „Meteor” — najlepszy czas dnia. Metę minęło 16 zawodników, w tym dwie panie — Afrikanowa i Majewska.

Mirowski Królikowski komentuje: Silny wiatr po przejściu frontu chłodnego uczynił z tej konkurencji poważną próbę sił. Mimo słabych początkowo wznoszeń i niskich podstaw chmur pierwszy bok pokonał w 21 minut. Podczas meldowania się nad lotniskiem duża liczba pilotów znalazła się na małej wysokości. Będąc w podobnej sytuacji zdecydowałem się na cofnięcie z wiatrem na obszar czystego nieba. Była to odmienne decyzja od moich kolegów, rozstałem się z Jasiem. Na niecałych 300 metrach udało mi się znaleźć wznoszenie, odzyskałem wysokość. Średnie wznoszenia 1,5 m/siek.

WYNIKI VI KONKURENCJI. KLASA OTWAR- TA: 1. Dimitrie Maros (Jugosławia) — 3 h. 31' — 1 000 pkt. 2. Jan Wróblewski (Polska) — 3 h. 38' — 866 pkt. 3. Mirowski Królikowski (Polska) — 3 h. 55' — 832 pkt. 4. Władimir Czuwukow (ZSRR) — 4 h. 18' — 836 pkt. 5. Leonid Pilipczuk (ZSRR) — 4 h. 21' — 873 pkt.

KLASA STANDARD: 1. Franciszek Kępka (Polska) — 3 h. 55' — 1 000 pkt. 2. Mircea Finescu (Rumunia) — 4 h. 42' — 891 pkt. 3. Jan Satny (CSRS) — 4 h. 43' — 892 pkt. 4. Manfred Blauert (NRD) — 4 h. 49' — 879 pkt. 5. Aleksander Sekulic (Jugosławia) — 5 h. 04' — 853 pkt.

KOBIETY: 1. Marina Afrikanowa (ZSRR) — 4 h. 06' — 1 000 pkt. 2. Pelagia Majewska (Polska) — 4 h. 54' — 955 pkt. 3. Urszula Heinecke (NRD) — 154 km — 830 pkt. 4. Olga Manafowa (ZSRR) — 137 km — 485 pkt. 5. Bożena Tlapakowa — 105 km — 357 pkt.

MARATOŃSKI FINISZ

Przez cały okres zawodów gospodarze marzyli, by zaplanować przelot po trasie trójkątą 500 km. Udało to się im dopiero ostatniego dnia, 12 lipca br. Pogoda po frontach nieco się skryształizowała, zadanie wydawało się zupełnie realne.

Start. Na trasę. Wszystkich czeka wiele godzin samotnej walki w powietrzu. O godzinie 11.30 nad lotniskiem pustka. Zawodnicy lecą do Talli Elekkiej, stamtąd do Leszcz Piota i z powrotem do Orła 507 km. Kto wróci.

Słońce chyli się ku zachodowi. Nad nami błękit, tylko gdzieś w dali bleleją resztki cumulusa. Wróblewski i Królikowski odzywają się w radio. Są już tylko 90 kilometrów od mety. 60 kilometrów. Bardzo ciężko, ledwo pół metra, lecą oddzielnie. Królikowskiemu towarzyszy Kępka.

Na taśmie sędziowie, liczne grono fotoreporterów, filmowców, dziennikarzy i kibiców. Czy ktoś przyłeci. Główny sędzia Margarita Raceńska przygotowała butelkę szampana. Dla zwycięzcy. Czekamy. Liczymy się w horoskopach. Penetrujemy niebo lornetkami i telefonami. Nagle radosny wrzask „jest, smatritiel!”. Patrzymy, mało nam oczy nie wyskoczą. Długie akrydy, znajoma sylwetka szybowca. „Zefir”!!! Czerwony! Wróblewski!!! Mija z fascynacją taśmę, otwiera spadochron, ładuje za ramię widać nikogo. Zbieramy gratulacje za rodaka.

Mirowski Królikowski komentuje: Zajmowana pozycja spowodowała, że do ostatniej konkurencji wystartowałem szczególnie podniecony. Na trasę odziedłem razem z Pełą Majewską, gdy tylko osiągnęliśmy wysokość 1 000 metrów. Pierwszy bok wykonujemy wspólnie, łapiąc przed punktem zwrotnym silne wznoszenie 5 m/siek. Przed meldowaniem przeżywam emocje podobne jak dwa dni wstecz. Trudno mi wytracić nadmiar wysokości. Ach, dlaczego ten „Zefir” nie ma hamulców. W tej fazie lotu Jasio był nieco z tyłu i informowałem go o warunkach. Podstawa znacząco się podwyższyła — do 2 000 metrów, wznoszenia sięgają 4 m/siek. W połowie drugiego boku dogania nas Jasio oraz Czechosłowak Svoboda. Od tego momentu lecimy razem. Po zameldowaniu się na drugim punkcie znajdujemy znowu 5 m/siek. w górę. Trudności zaczynają się na około 70 km przed Ortem. Przed nami brudny błękit ze strzępami Cu. Postanawiam kontynuować lot w grupie szybowców. Wykręcamy jeszcze dwukrotnie po 400 metrów i z 1 400 metrów wykonujemy lot do lądowania. Jasio lecąc w pojedynkę osiągnął o feden kilometr więcej i doleciał do celu. Lądowaliśmy 17 km przed lotniskiem. Średnie wznoszenia początkowo 1 m/siek, następnie 4-4,5 m/siek. Konkurencja dobra, dobrana. Gdyby dzień termiczny był o 30 minut dłuższy, byłaby uwiehczona jeszcze większym sukcesem.

WYNIKI VII KONKURENCJI. KLASA OTWAR- TA: 1. Jan Wróblewski (Polska) — 4 h. 53' — 1 000 pkt. 2. Milan Svoboda (CSRS) — 458 km — 958 pkt. 3-4. Władimir Czuwukow i Leonid Pilipczuk (ZSRR) — 484,5 km — 965 pkt. 5. Mirowski Królikowski — 483,5 km — 953 pkt.

KLASA STANDARD: 1. Franciszek Kępka (Polska) — 482,5 km — 1 000 pkt. 2-3. Jurij Mallorin (ZSRR) i Jan Satny (CSRS) — 482,5 km — 955 pkt. 4. Bernd Nolte (NRD) — 454 km — 945 pkt. 5. Mircea Finescu (Rumunia) — 450 km — 932 pkt.

KOBIETY: Marina Afrikanowa (ZSRR) — 482 km — 1 000 pkt. 2. Pelagia Majewska (Polska) — 410,5 km — 963 pkt. 3. Bożena Tlapakowa (CSRS) — 421,5 km — 927 pkt. 4. Regina Garmuta (ZSRR) — 425,5 km — 920 pkt. 5. Urszula Heinecke (NRD) — 388 km — 830 pkt.

A więc całkowity triumf. Wyniki ogólne podaliśmy w skrócie już wcześniej.



Jedną z zalet samolotu Il-12 jest duża pojemność pomieszczeń bagażowych. Niezależnie od kompletnego pasażerów mogą one zabierać ponad 3500 kg towaru.
Foto: M. Kobrzyński (7)

Dzień jak co dzień „Lotu“

Przez głośniki kobiecy głos prosi pasażerów na odprawę, przygotowanie się do odlotu i... do samolotu. Życzeniami przyjemnej podróży rozstajemy się z lotniskiem. Komunikaty te znają pasażerowie podróżujący samolotami, wiedzą co to jest rezerwacja, odprawa, nadbagaż. Pragniemy jednak tę wiedzę trochę pogłębić, chcemy przekazać szereg informacji o pracy Polskich Linii Lotniczych LOT, z którymi nie styka się bezpośrednio pasażer. Zobaczmy więc, jak wygląda jeden dzień LOT-u. Na wstępie przestrzegamy tylko przed jednym. Nie mogliśmy uniknąć podania wielu danych liczbowych, one bowiem stanowią ilustrację wysiłku pracowników naszych linii lotniczych.

Zacznijmy więc od biura sprzedaży i rezerwacji, tu bowiem pasażer może zwrócić się po informację dotyczącą wszystkich szczegółów podróży lotniczej. Niezależnie od tego, czy będzie wybierał się w podróż lotniczą na odległość wielu tysięcy kilometrów, czy też tylko do Gdańska lub Krakowa. Biuro LOT-u przy ul. Waryńskiego odwiedza średnio dziennie ok. 800 osób. Z tego punktu wysyła się każdego dnia ponad 700 depesz i wykonuje się ok. 1200 czynności rezerwacyjnych — jedną z nich była rezerwacja na trasę Warszawa —

Keir — Bangkok — Sydney — z tym, że pasażer tymczasem



Przeglądowi technicznemu podlegają wszystkie części samolotu.



Po czterech godzinach podróży ci właśnie pasażerowie wylądowali w Warszawie.

sobie przerwę w podróży w Bangkoku, a w oznaczonym dniu lądowania w Sydney.

Jeżeli dokonaliśmy rezerwacji i wykupiliśmy bilet, to możemy stać się jednym z tysięcy pasażerów odlatających za granicę, a z nami oczywiście 2 osoby odprowadzające, dzięki temu utrzymamy się w średniej dnie. O ile mieliśmy zamiar udać się do Sofii, to w dniu, w którym zbieraliśmy dane do naszych informacji mogliśmy odlecieć już o godzinie 0.30, a do Berlina i Brukseli o 6.45 ewentualnie ostatnim lotem tego dnia o godzinie 20 udać się do Warny.

Przeciętnie każdego dnia w ruchu zagranicznym startuje i ląduje 15 samolotów, a w ruchu krajowym około 30 samolotów.

Niezależnie od przewozów pasażerów samoloty przewożą przeciętnie około 30 ton przesyłek towarowych. Mieliśmy pecha, albowiem w dniu tym nie udawały się w podróż egzotyczne zwierzęta, raki czy żaby, które bardzo często przesyłane są do innych krajów.

Na zakończenie naszej wizyty pragniemy jeszcze dodać, że każdego dnia samoloty podlegają przeglądowi przed i po locie, że w bazie technicznej wykonuje się 14-15 przeglądów niższego rzędu.

W tym dniu zaopatrzone samoloty w ponad 700 posiłków, 200 puszek soków, 400 butelek wody mineralnej i około 70 kg słodyczy.

Tego dnia wpłynęło do LOT-u około 400 pozycji korespondencji, a wysłano ponad 100 pozycji pocztą i blisko 200 pozycji serwisem samolotowym.

W czasie podróży pasażerom opiekowało się 36 stewardess.

Dane zebrał

JANUSZ KOBIELA

P. S. Zdajemy sobie sprawę, że nasze relacje nie oddają atmosfery i wysiłku pracy ludzi, którzy robią wszystko, aby nam się wygodnie, szybko i bezpiecznie podróżowało.



Efektowna wieża radaru obserwacji do-
okólnej czyli radaru kontroli zbliżania
SRE (na zdjęciu). Radar ten wraz z ra-
darem precyzyjnym PAR stanowił będzie
już wkrótce na Okęciu nowoczesny sy-
stem zabezpieczenia ruchu lotniczego
tzw. GCA.

ZA PIĘĆ DWUNASTA



Piękny, nowoczesny i funkcjonalny bu-
dynek Centrum Kontroli Ruchu Lotni-
czego (na zdjęciu) już tętni życiem.
Wkrótce przejmie on wszystkie funkcje
w kierowaniu ruchem lotniczym na lot-
nisku Warszawa Okęcie i w węźle lot-
niak warszawskich tzw. TMA Warszawa.

UWAGA! Uwaga! Pasażero-
wie odlatujący do... Aten-
tion please!... Achtung!
Achtung!... — z m. gafo-
nów portu lotniczego Warszawa
Okęcie płyną różnorodne wezwa-
nia. Odprawa bagażowa, paszporto-
wa, celna, uśmiech stewardessy i
pasażerowie zajmują miejsca w wy-
godnych fotelach samolotu. Latają-
ce kolosy przewożą ich w zaledwie
kilka godzin do Moskwy, Paryża,
Rzymu... Także do Wrocławia, Kra-
kowa, Koszalina...

Na Okęciu ruch niemal jak na
skrzyżowaniu Alei Jerozolimskich
i Marszałkowskiej. Spotkać tu moż-
na samoloty ponad trzydziestu to-
warzystw lotniczych z całego świata.
Na dobę lądów i startów na
Okęciu ponad 60 samolotów, z tego
większa część w ciągu dnia. Ruch
zatem niemały. Widać to najlepiej
na płycie przeddworcowej. Co
chwilę kołuje tu samolot, który
dopiero co wylądował. Co chwilę
odkolewuje inny, by wystartować z
nowymi pasażerami i bagażem.

Łatwo to mówić — wystartował,
wylądował. Pół biedy jeśli jest po-
goda i dobra widoczność. Co się jed-
nak dzieje kiedy przyjdzie mgła, pa-
da deszcz czy zapadnie noc? — Nie-
poślednią rolę zaczynają odgrywać
wtedy ludzie i zabezpieczenie tech-
niczne ruchu lotniczego czyli wszyst-
ko to co w Polsce podlega Zarzą-
dowi Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komu-
nikacyjnych.

Zajrzyjmy więc do tej instytucji
na lotnisku Warszawa Okęcie. Okaz-
ują nie pierwej resztą naszej wi-
zyty niech będą ostatnie prace i
przygotowania przed wielkim ter-
minem ZRLILK — niedaleką już
datą (1 stycznia 1967 r.) zakończenia
kompleksowego i wieloletniego pla-
nu (1960—1966) przewidującego od-
powiednie zabezpieczenie ruchu
lotniczego w polskich przestrzeniach
kontrolowanych i na lotnisku Okę-
cie w zakresie: radionawigacji, ra-
diolokacji, łączności, oświetlenia,
reorganizacji systemu kontroli ru-
chu lotniczego oraz samego ruchu
lotniczego w węźle lotnisk war-
szawskich, szkolenia kontrolerów
nowych urządzeń, unowocześnienia
dróg startowych, itp.

Nie będziemy przypominać wszyst-
kiego co już zrobiono w tym za-
kresie. Pisaliśmy bowiem o tym nie-
jednokrotnie na naszych łamach.
Przypominamy tylko pokrótce, że
ruch lotniczy w Polsce, w tym lot-
nisko Warszawa Okęcie, dysponuje

już takimi urządzeniami jak: sieć
nowoczesnych radiolaterni VOR, sy-
stem pomocniczy Instrumentalnego
podchodzenia samolotów do lądow-
ania ILS, radary — kontroli ob-
szaru „Avia”, kontroli zbliżania SRE
i precyzyjny PAR, odpowiednio wy-
dłużone pasy startowe (najdłuższy 3
km), nowoczesne oświetlenie łącznie
z systemem Calverta i inne. Wyszko-
lono też wielu nowych specjalistów
w kraju i za granicą. Pełną parą
pracuje niedawno uruchomiony wła-
sny Ośrodek Szkolenia Kontrolerów
Ruchu Lotniczego w Rzeszowie.

Co jest jednak w centrum szcze-
gólnych zainteresowań i na czym
skupia się główna praca na przysio-
wiole pięć minut przed wielkim
terminem?

W sierpniu zakończy się na Okę-
ciu ostatnie próby z powietrza i
próby eksploatacyjne ILS-a, który
tym samym wchodzi do normalnej
eksploatacji. Dzięki istniejącemu od
kilku lat radarowi precyzyjnemu
PAR oraz zainstalowanemu ostatnio
radarowi obserwacji dookólnej (ra-
dar kontroli zbliżenia) SRE w spe-
cjalnie zbudowanej wieży już
wkrótce wejdzie w życie nowocze-
sny system zabezpieczenia ruchu
lotniczego tzw. GCA. System ten,
oprócz dokładnej kontroli rejonu
w promieniu 90 km, umożliwi tak-
że sprowadzanie samolotów do lądow-
ania systemem PPI. Dodać trzeba,
że przy montażu i strojeniu radaru
SRE pracowali m. in. Wiesław
Krawczyk, Stanisław Jabłoński i
Marian Wiśniewski.

Kurs operatorów radarowych

Ożywił się wreszcie piękny i bar-
dzo okazały budynek nowego Cen-
trum Kontroli Ruchu Lotniczego.
Trwają prace mające na celu wy-
posażenie tego „mózgu lotniska” w
odpowiedni sprzęt i urządzenia. Po-
nadto w dwóch oddzielnych salach
rozgościła się ta część Ośrodka
Szkolenia Kontrolerów Ruchu Lot-
niczego, której celem będzie szkole-
nie operatorów radarowych. Wła-
śnie zainstalowano już symulatory
radarowe pozwalające na pełne wy-
szkolenie operatorów w systemie
GCA. Przy niełatwym montażu
trwającym od 21 marca do 10 maja
br. pracowali wysoko wykwalifikowani
specjaliści, mający na ogół poza so-
bą przeszkolenie za granicą, tacy
jak: Wiesław Krawczyk, Waldemar
Barski i Wiesław Skowroński. Nad
całością montażu czuwali specjali-
ści zagraniczni.

trzeba było m. in. wykonać setki lo-
tów.

20 sierpnia br. rozpoczął się
pierwszy kurs dla 15 osób, który
trwać będzie do końca roku. Na
kursie szkolić się będą nie tylko
starsi stażem pracownicy, ale rów-
nież niedawno przyjęci, którzy prze-
szli kursy teoretyczne w Warszawie
i praktyczne w Rzeszowie. Wśród
pierwszych znajdują się: Włodzimierz
Matusiak, Jacek Chojnacki i
Kazimierz Poruszek. Wśród drugich
— Wojciech Rybicki, Władysław
Poniżnik, Juliusz Sawicki, Stefan
Kraszewski i Anna Kozłarska.

Na pierwszym kursie nie prakty-
kowanego jeszcze w naszej komuni-
kacji lotniczej szkolenia zajęcia pro-
wadził będzie specjalista z za-
granic przy pomocy polskich instruk-
torów przeszkolonych za granicą,
jak Maciej Dobrzyński, oraz opera-
torów radaru precyzyjnego PAR jak
Włodzimierz Matusiak i Jacek
Chojnacki.

W planach na przyszłość przewi-
duje się m. in. dalsze szkolenie no-
wych operatorów na radar SRE i
na radar precyzyjny PAR. Chodzi
bowiem o to by przy nowoczesnej
kontroli ruchu lotniczego w Polsce
wraz z nowymi urządzeniami podję-
li pracę wysoko i w pełni wykwalifi-
kowani ludzie.

Wielki termin

Na zakończenie powstaje jeszcze
pytanie — czy termin 1 stycznia bę-
dzie dotrzymany? — Z naszego ro-
zeczania wynika, że nie jest to wca-
le takie pewne. Wydaje się jed-
nak, że dla pełnej i w stu procen-
tach sprawnie działającej kontroli
coraz bardziej intensywnego ruchu
lotniczego warto poświęcić nawet
nie jeden termin. W pracy, której
każda błędna decyzja może kosztować
wiele istnień ludzkich niech
przyswieca przede wszystkim za-
sada „Sicher ist Sicher”. Z drugiej
jednak strony stwierdzić trzeba, że
dotrzymanie terminu 1 stycznia
1967 r. jest wielką ambicją całego
Zarządu Ruchu Lotniczego i Lot-
nisk Komunikacyjnych oraz wszy-
stkich, którzy pracują przy budowie
nowoczesnego zabezpieczenia ruchu
lotniczego w Polsce.

Jaka będzie rzeczywistość przeko-
namy się już wkrótce.

HENRYK KUCHARSKI



Anna Kozłarska (na zdjęciu) należy do najmłodszych kontrolerów ruchu lotni-
czego. Wyszkolona niedawno w Ośrodku Szkolenia Kontrolerów Ruchu Lotnicze-
go w Rzeszowie obecnie pogłębia swe umiejętności zawodowe na kursie opera-
torów radarowych na Okęciu.
Zdjęcia: „SP” — H. Kucharski (2) i A. Ziemiński (1)

ZASŁUŻENI DZIAŁACZE

LOTNICTWA SPORTOWEGO



JULIAN BOJANOWSKI

Mgr inż. Pracuje w dziale badań w Instytucie Lotnictwa w Warszawie. Pilot. Z szybownictwem polskim związany od 1945 r., aktywny jego działacz, członek Rady Szybowcowej i potem Komisji Szybowcowej APRL, której od 1958 r. do dziś jest przewodniczącym. Stały delegat APRL do Komisji Szybowcowej FAI i od 1958 r. do dziś jej wiceprzewodniczący. Delegat Polski do OSTIV, a od 1960 r. członek zarządu tej organizacji. Długoletni członek Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, wielokrotnie przewodniczył komisji sędziowskiej na szybowcowych mistrzostwach Polski. Posiada uprawnienia szybowcowego pilota doświadczalnego I klasy.



JERZY DERKOWSKI

Szef wyszkolenia Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu. W lotnictwie sportowym od 1945 r. Pilot - Instruktor szybowcowy, samolotowy i spadochronowy, wychowawca wielu pilotów. Mistrz Sportu, uczestnik imprez lotniczych w kraju. W 1954 r. zwyciężył w Krajowych Zawodach Lotniczych. W latach 1953 i 1954 - 1957 szkolił w Chińskiej Republice Ludowej, gdzie był też doradcą do spraw wyszkolenia. Posiada diamentową odznakę szybowcową (1961) oraz honorową odznakę pilota wojakowskiego. Na samolotach wylatował ponad 3500 godzin, a na szybowcach - ponad 1500 godzin.



ZYGMUNT DELATOWSKI

W 1930 r. ukończył Szkołę Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich, przeszedł przeszkolenie w wyższej szkole pilotażu w Dęblinie i służył w dywizjonie myśliwskim 4 pułku lotniczego w Toruniu. Od 1946 r. działa społecznie w Aeroklubie Bydgoskim, pełniąc w nim różne funkcje we władzach klubu, m. in. przewodniczącego komisji rewizyjnej, sekretarza i wiceprezesa zarządu. Od 1963 r. do chwili obecnej jest prezesem Zarządu Aeroklubu Bydgoskiego. Powściągliwie lubiany, cieszy się szacunkiem lotników sportowych Bydgoszczy.

TORUŃ

Na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu przeprowadzone zostały w dniach od 22-26 czerwca br. II Spadochronowe Mistrzostwa Pomorza o Puchar prechodni przewodniczącego Prezydium WRN. W mistrzostwach uczestniczyło 14 skoczków, w tym dwóch poza konkursem, reprezentujących cztery aerokluby regionalne: pomorski, kujawski, bydgoski i wrocławski. W zawodach startowała jedna zawodniczka (Czesława Lewandowska z Inowrocława).

Pierwszą konkurencją rozegraną w dniach 22 i 23 czerwca były dwa skoki z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania. Zwyciężył Roman Wojak (Toruń) 386 pkt przed Czesławą Lewandową (Inowrocław) 377,89 pkt i Bogdanem Porębskim (Bydgoszcz) 377,88 pkt.

Z kolei 23 czerwca zawodnicy przystąpili do drugiej konkurencji (23-24.VI) - dwóch skoków grupowych z wysokości 1000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 0-10 sek na celność lądowania. Pierwsze miejsce zajęła drużyna Aeroklubu Pomorskiego w składzie Roman Wojak, Edmund Janowski i Włodzimierz Kubiak (1115 pkt) przed Aeroklubem Bydgoskim (1085 pkt) Aeroklubem Kujawskim (1054 pkt) i Aeroklubem Wrocławskim (893 pkt).

Trzecią i ostatnią konkurencją przeprowadzono 26 czerwca. Były dwa skoki z wysokości 1500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 15-20 sek na celność lądowania z zachowaniem płaskiego stylu

spadania w ustalonym kierunku. Pierwsze miejsce wywalczył Roman Wojak (489 pkt), przed Włodzimierzem Kubiakiem i Edmundem Janowskim (443 pkt) - wszyscy z Torunia.

W wyniku trzech konkurencji tytuł Spadochronowego Mistrza Pomorza na rok 1966 zdobył ROMAN WOJAK (Toruń) 1249 pkt, przed Włodzimierzem Kubiakiem (Toruń) 1169 pkt i Edmundem Janowskim (Toruń) 1181 pkt, 4. Andrzej Nitec-

obóz Lotniczego Przysposobienia Wojskowego, w którym uczestniczyli z terenu objętego działalnością klubu. Oprócz zajęć teoretycznych i praktycznych odbyły się zajęcia polityczne zgodnie z programem jaki opracowany został na czas trwania obozu. Program ten z uwagą na zapotrzebowanie środowiska młodzieży wzbogacono o dodatkowe zajęcia. Codziennie przeprowadzano prasówki, z których młodzież czerpała materiał do



ki (Wrocław) 1133 pkt, 5. Jan Antczak (Inowrocław) 1116 pkt, 6. Bogdan Porębski (Bydgoszcz) 1022 pkt, 10. Czesława Lewandowska (Inowrocław) 894 pkt.

W klasyfikacji drużynowej tytuł mistrzowski wywalczył Aeroklub Pomorski (3620 pkt) przed Aeroklubem Kujawskim (2953 pkt), Aeroklubem Bydgoskim (2888 pkt) i Aeroklubem Wrocławskim (2269 pkt).

Kierownikiem sportowym mistrzostw był instr. Przemysław Piątkowski. Pod względem sportowym i organizacyjnym zawody stały na bardzo wysokim poziomie. (m)

KIELCE

Na lotnisku Aeroklubu Kieleckiego w Masłowie w dniach od 1 do 30 lipca br. zorganizowany został

dyskusji. Zajęcia odbywały się w dni nieletnie w godzinach wolnych od zajęć praktycznych. W prasówkach uwagę szczególną młodzież zwróciła na wydarzenia w Wietnamie. W związku z tym na jednej z prasówek wspólnie z załogą Aeroklubu Kieleckiego młodzież wystosowała ostry protest potępiający zbrodnie w Wietnamie. Młodzież ponadto przeprowadziła ciekawą wycieczkę z zagadnień religioznawstwa na podstawie artykułu red. Mysika „Nowenna i jej charakter” oraz A. Witana „Rola kardynała w kościele”. Ciekawą również dyskusję zorganizowano na temat skutków działania alkoholu wśród młodzieży na podstawie artykułu „Kara za rozpisanie młodzieży”.

Uczestnikom obozu udo-
stepniono czasopisma:
„Słowo Ludu”, „Sztandar
Młodych”, „Skrzydła



KRZYSZTOF DONIGIEWICZ

Płk pil. Pilot 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa”. Działalnością społeczną i zawodową związany z lotnictwem sportowym ponad 20 lat, zajmował w nim szereg odpowiedzialnych stanowisk, m. in. komendanta Centrum Wyszkolenia Lotniczego, sekretarza Zarządu Głównego, Ligi Przyjaciół Żołnierza i sekretarza generalnego Aeroklubu PRL. W latach pięćdziesiątych stał na czele ekipy polskich specjalistów, którzy organizowali szybownictwo w Chińskiej Republice Ludowej i szkolili dla niego pierwsze kadry. Wyróżniony przez FAI dyplomem Paula Tissandiera.



STANISŁAW FEDYSZYN

Wiceprezes urzędujący Aeroklubu Bielsko - Bialskiego od 1954 r. do chwili obecnej; aktywnie rozwija działalność lotniczą na terenie rejonu bezkibickiego. Z lotnictwem sportowym związany od 1948 r. Współorganizator i kierownik Centralnej Szkoły Instruktorów Szybowcowych PO „Służba Polsce” w Bielsku - Białym. Wieloletni członek komisji do spraw sportu Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Katowicach. Odznaczony Krzyżem Grunwaldu III klasy, Złotym Krzyżem Zasługi oraz innymi odznaczeniami.



MIECZYSLAW NITKA

Mgr. Radca prawny Dyrekcji Kopalnictwa Naftowego w Krośnie. W latach trzydziestych współorganizator wypraw szybowcowych sekcji aeroklubu na loty zboczowe w Łękach Strzyżowskich. Pilot szybowcowy. Działacz Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie od 1945 r. i długoletni członek władz klubu; pełnił w nim m. in. funkcję prezesa zarządu i skarbnika; obecnie jest przewodniczącym komisji rewizyjnej AP. Aktywny działacz lotnictwa sportowego na Podkarpaciu.



ZYGMUNT NIWINSKI

Inżynier. Zawodowca lotniczy w Kiblagu. Z lotnictwem sportowym związany od 1928 r. Pilot - Instruktor, szkolił m. in. w Tezwele, Gostomiu i w Starogrodzie (1932 - 1939). Działacz i organizator sportu lotniczego na Wybrzeżu i Pomorzu Gdańskim, członek Akademickiego Klubu Lotniczego, Aeroklubu Gdańskiego, współzałożyciel Aeroklubu Słupskiego i Aeroklubu Elbląskiego; po wyzwoleniu organizował lotnictwo na Warmii i Mazurach. Działacz LOPP i Ligi Lotniczej. Działacz Koła Seniorów Aeroklubu Gdańskiego.



WŁADYSŁAW PIŻWANOWSKI

Mgr inż. Od 1946 r. pracuje w Instytucie Szybownictwa w Bielsku - Białym, od 1948 kieruje Szybowcowym Zakładem Doświadczalnym, a po reorganizacji w 1963 r. zostaje dyrektorem Zakładu Sprzętu Lotnictwa Sportowego. Wspólnie z inż. Niespałem skonstruował pierwszy w Polsce Ludowej szybowiec „Sep”. Przebywał w Chinach (1954-1955). Laureat Nagrody Państwowej za postęp techniczny (1953). Działacz Aeroklubu Bielsko - Bialskiego, wieloletni jego prezes. Członek władz Ligi Lotniczej. Autor podręczników lotniczych.

Polska", „Nowa Wiek", „Przegląd Sportowy", „Zarzewie". Z prasówek tych młodzież wykonała obozową gazetkę pod tytułem „Rakietę po świecie".

Fotografowali, planowali, prasowały obozowy serwis informacyjny, emblematy lotnicze z napisem LPW, udekorowany obóz flagami z transparentem „Młodzieży, na podniebne szlaki" stanowiły ładną szatę graficzną obozu.

Afiszę z napisem „Pamiętamy, protestujemy przeciwko bombardowaniu cywilnej, bezbronnej ludności Wietnamu", „Precz z amerykańską polityką zagłady w Wietnamie", „Amerykanie do domu", miały wymowny charakter i świadczyły o tym, że młodzież żyje i solidaryzuje się z walczącym Wietnamem.

Młodzież spotkała się ponadto z działaczem ZMS Jerzym Perczakem odznaczonym odznaką J. Krasickiego, który opowiadał młodzieży o historii młodzieżowego ruchu robotniczego i roli organizacji w systemie obrony kraju.

Młodzież uczestniczyła również w spotkaniu z pilotami z Polskiego Klubu Szybowcowego w Anglii — Tadeuszem Krzystkiem, Waldemarem Stachowiakiem, którzy opowiedzieli o pracach tego jedynego klubu wśród Polonii zagranicznej.

Obóz odwiedzili również pilot doświadczalny inż. Andrzej Abłamowicz. Odbyło się również spotkanie z pilotami z Aeroklubu Węgierskiej Republiki Ludowej z Budapesztu z klubu „Ganz Mavag", którzy opowiadali o działalności lotniczej na Węgrzech.

Młodzież wzięła udział w przygotowaniu uroczystej wieczornicy z okazji

22 lipca, która to odbyła się na lotnisku w Masłowie. Po odegraniu hymnu państwowego i zagajeniu przez tow. Czesława Bałogę młodzież wysłuchała audycji słowno-muzycznej „W rocznicę PKWN", a następnie uczestniczyła w spotkaniu z uczestnikami walk podczas II wojny światowej kapitanem Pajdakiem, któremu na zakończenie wręczono wianek kwiatów.

Na zakończenie wieczornicy wyświetlono filmy o tematyce związanej ze Świętem Odrodzenia „Płonący szlak" i „Lipcowe lato".

W dniach poprzedzających Święto Odrodzenia, młodzież uczestniczyła w imprezie zorganizowanej przez Aeroklub Kielecki z okazji Tysiąclecia Państwa Polskiego. W czasie realizacji programu wykorzystano nagrania audycji dźwiękowych takich jak: „Zrodził się czyn", „Gdy chcesz zostać lotnikiem", „Powstanie Polskich Sił Zbrojnych w ZSRR", „ZWM — organizacja walcząca", „PPR w walce o wolność".



W związku z nadzwyczajną Sesją Sejmu z okazji Tysiąclecia Państwa młodzież wysłuchała przemówienia okolicznościowego Wł. Gomułki.

W czasie trwania obozu przeprowadzona została błyskawiczna ankieta pn. „Co myślisz o obozie", której podsumowanie dało nieoczekiwane rezultaty.

Młodzież LPW obejrzała filmowe kroniki lotnicze i filmy oświatowe.

Przeprowadzono również zajęcia świetlikowe na których młodzież uczestniczyła w wieczorkach klubowych. Odbyły się one w Klubie „Ruch" na lotnisku. Organizowano wieczory ulubionych melodii z taśmami i nagrami. Młodzież uczestniczyła w pieszkiej wyprawie na „Radostówkę". Ponadto była na filmie „Czarny Tulipan".

Codziennie przeprowadzano ćwiczenia gimnastyczne. Organizowano gry sportowe. Gry takie jak siatkówka, warcaby, szachy. Uczestnicy obozu byli na krytej pływalni.

Uczestnicy LPW wykonali również kilka prac pożytecznych dla klubu jak wykonanie emblematów aeroklubu, szachownicy przed budynkiem portowym i inne prace dekoracyjne.

Młym akcentem zakończenia obozu było spotkanie członka egzekutywy KW PZPR tow. dra Mariana Skarbka, redaktora naczelnego „Słowa Ludu" a zarazem prezesa Aeroklubu Kieleckiego. Red. Skarbek wygłosił prelekcję na temat aktualnych wydarzeń z polityki międzynarodowej oraz odpowiadał na pytania interesujące młodzież.

Obecni na spotkaniu goście żywo interesowali się obozem i chwaliли jego organizację.

W związku z tym obozem ukazał się artykuł J. Giebockiego pod tytułem „Marzenia Lotnicze spełniają się w Masłowie". Komendantem Obozu był wiceprezes Aeroklubu Kieleckiego Adam Witek.

Maria Domagała

POZNAN

Z początkiem lipca br. koło ZMS przy Aeroklubie Poznańskim zorganizowało, już po raz drugi, wycieczkę obóz dla szybowców i akrobatów spadochronowych. Uroczysta inauguracja obozu pomyślana została jako propaganda lotnictwa sportowego wśród rodziców uczestników obozu oraz wśród licznych sympatyków sportu lotniczego.

Na uroczystości przybyli także zaproszeni goście z ZG APRL, z KW PZPR,



KW ZMS, WKKFIT oraz innych organizacji. W dniu tym rozegrano pierwszą na obozie konkurencję, którą był trójkąt 115,5 km. Zwycięzcą został jeden z czołowych pilotów Aeroklubu Poznańskiego Andrzej Rataj na szybowcu „Bocian", przed Gromosławem Czempieńskim na „Zefirze" i Andrzejem Czubyńskim na „Foce". Jednak słabe tego dnia warunki termiczne spowodowały, że osiągnięte prędkości nie były zbyt wysokie. Dla przybyłej na lotnisko publiczności zorganizowano pokaz sprzętu, a także pokaz akrobacji na szybowcu „Kobuz 3" i na samolocie „Zlin 26".

Członkowie sekcji spadochronowej wykonali skok z opóźnieniem oraz skok z flagą narodową i świecami dymnymi. Zaproszeni goście i posiadacze szczęśliwych losów spośród publiczności odbyli loty pasażerskie na szkoleniowej „Czapli", zaś na zakończenie uroczysto-

ści spożyto wspólnie kolację, po której bawiono się na zabawie tanecznej w specjalnie na ten cel opróżnionym hangarze samolotowym. W sumie impreza była udana i zyskała dodatnią opinię w oczach społeczeństwa poznańskiego, którego zainteresowanie działalnością aeroklubu wciąż wzrasta.

Obóz dobiegł już do półmetka, jednak nieprzychylna lipcowa aura spowodowała, że rozegrano dotychczas tylko trzy konkurencje, w pozostałych dniach ograniczając się do lotów treningowych i laszujących. Wielu młodych pilotów uzyskało uprawnień na nowe typy szybowców, jak „Foka", „Zefir" i „Kobuz". W dniach wolnych od lotów piloci i akrobacie pracują przy konserwacji sprzętu lub uprawiają ćwiczenia podnoszące ogólną sprawność fizyczną. Prowadzi się także wykłady na temat taktyki przelotowej, meteorologii, a zaproszeni prelegenci prowadzą dyskusje na tematy polityczne i społeczne, co jest dla ZMS-owców szczególnie korzystne i wpływa w znacznym stopniu na zwiększenie ich świadomości społecznej. Wieczorami królują bardziej „intelektualne" dyscypliny sportu, jak brydż, szachy i telewizja.

Zorganizowano również brydżowy i szachowy, a także towarzyskie spotkania siatkówki (piloci kontra skoczkowie). Mimo że pogoda nie sprzyjała dobrym nastrojom, nikt nie stracił jeszcze nadziei na zdobycie srebrnych i złotych odznak, a co ambitniejsi snują wieczorami marzenia o diamentach i pobiciu rekordów tak w dyscyplinach szybowcowych jak i spadochronowych.

Andrzej Szymisi



STANISŁAW PORZYCH



JAN SIEWIERSKI



EDWARD SMIECHURA



RYSZARD WITKOWSKI



JAN ZWIERZYŃSKI

Wiceprezes urzędujący Aero. klubu Pomorskiego w Toruniu, od 1954 r. do chwili obecnej. Szkolenie szybowcowe rozpoczął w 1935 r. w Fordonie. W 1938 r. ukończył Szkołę Podchorążych Rezerwy Lotnictwa, a praktykę odbył w 4 pułku lotniczym. W 1939 r. był członkiem Aeroklubu Poznańskiego. Uczestnik Kampanii Wrześniowej 1939 r. Od 1944 r., po przeszkoleniu się na samolotach II-2, brał udział w walkach na froncie jako pilot szturmowy na odcinku walk i Armii WP, aż do zdobycia Berlina. Pilot - instruktor samolotowy I klasy i szybowcowy I klasy oraz instruktor szybowcowy II klasy.

Wiceprzewodniczący Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Lublinie. Prezes Aeroklubu Lubelskiego od 1963 r. Zaangażowany w sprawy lotnictwa sportowego, inicjator i organizator klubowych zawodów samolotowych i spadochronowych. Gorący zwolennik wykreślenia zimowych zawodów samolotowych, które dzięki ogromnemu, osobistemu zaangażowaniu i zaangażowaniu całego społeczeństwa — stały się jedną z najważniejszych imprez sportowych na Ziemi Lubelskiej.

Kierownik Wydziału KW PZPR w Koszalinie. Działacz partyjny i społeczny. Służył w I Batalionie Balonowym w Toruniu, gdzie uprawiał też sport balonowy. Długoletni działacz Aeroklubu Słupskiego, w którym od 1954 r. do chwili obecnej pełni funkcję prezesa Zarządu AS. Jego aktywnej działalności zawdzięcza Aeroklub Słupski szereg zrealizowanych czynów społecznych. Odznaczony Sztandarem Pracy II klasy.

Mgr inż. Pracownik zakładu badań w locie Instytutu Lotnictwa w Warszawie. Pilot szybowcowy i samolotowy oraz pilot - instruktor śmigłowcowy. Z lotnictwem sportowym związany od 1945 r. Startował w wielu imprezach lotniczych. Ustanowił pierwszy w Polsce rekord międzynarodowy na śmigłowcu SM-1 (1957). Długoletni działacz Aeroklubu Warszawskiego. We władzach Aeroklubu PRL zaangażowany od 1956 r.; od 1962 r. członek Głównej Komisji Rewizyjnej, w której od 1963 r. pełni funkcję zastępcy przewodniczącego. Publicysta lotniczy; współautor książek lotniczych.

Inżynier. Dyrektor Polskiej Linii Lotniczych LOT; były dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Komunikacji. Pilot sportowy. Długoletni działacz Aeroklubu Warszawskiego, członek jego władz i kilkuletni prezes Zarządu AW; wieloletni członek Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Za aktywną działalność w polskim lotnictwie sportowym wyróżniony przez FAI dyplomem Paul'a Tissandier'a.

"WILGA"

SAMOLOT DLA WSZYSTKICH

W

SPÓŁCZESNE „Wilgi” wywodzi się od „Wilgi-2” zaprojektowanej w latach 1962–63 pod kierunkiem mgra inż. B. Żurkowskiego i mgra inż. A. Frydrychewicza — dla spełnienia ustalonych wraz z APRL warunków na samolot do holu szybowców i do skoków spadochronowych. Zainteresowanie Indonezji tym samolotem przyspieszyło prace konstrukcyjne. W dniu 1 sierpnia 1963 r. został oblatany pierwszy prototyp samolotu PZL-104 „Wilga-2P” z krajowym silnikiem WN-6RB2 o mocy 185 KM. Odmianę „Wilgi-2” przeznaczoną dla Indonezji wyposażono w silnik Continental 0-470-13A o mocy 225 KM i nazwano „Wilga-C” (C — skrót od Continental). Drugi prototyp samolotu, oblatany 31 grudnia 1963 r. był „Wilga-C”.

Z Indonezją została zawarta umowa na produkcję licencyjną „Wilgi”. W tej sytuacji na pierwszy plan wysunęto uruchomienie produkcji serii informacyjnej „Wilgi-C” i opracowanie wszystkich jej wersji. Pierwszą „Wilgi-C” zbudowaną w 1964 r. były w wersji pasażerskiej dwusterowej oznaczonej „Wilga-CD”, następnie w wersji pasażerskiej „Wilga-CP”. Dnia 11 grudnia 1964 r. pierwsza „Wilga” przysłana z Polski została oblatana w Indonezji, a 29 grudnia odbył się jej pokaz publiczny. Na wiosnę 1965 r. powstała wersja aeroklubowa „Wilga-CA”. Przeprowadzono z niej w ramach prób skoki spadochronowe oraz pomiary osiągnięć podczas holowania szybowców. Niemal równocześnie zostało wypróbowane w Indonezji zastosowanie „Wilgi-CP” do skoków spadochronowych.

W lecie i jesienią 1965 r. przeprowadzono próby wersji rolniczej samolotu, noszącej nazwę „Wilga-CR”. Samolot otrzymał urządzenia do rozpylania proszków — w postaci skrzydełka mocowanego pod kadłubem oraz urządzenia do rozpryskiwania cieczy — w postaci dysz umieszczonych na końcach skrzydeł, w połowie ich rozpiętości oraz na końcu kadłuba. Ostatnią odmianą „Wilgi-C” jest „Wilga-CL” oblatana 15 marca br. Jest to „Wilga” w wersji pasażerskiej o tzw. luksusowym wykończeniu wnętrza z owiewkami na podwoziu oraz wyposażona w silnik Continental 0-470 L o mocy 230 KM (oznaczenie L wywodzi się od silnika). Jak wiadomo, istnieją dwie odmiany „Wilgi” różniące się wersją silnika. Mogą one występować w pięciu wersjach — w zależności od wyposażenia. W Indonezji nasze „Wilgi” noszą nazwę PZL-104 „Gelatik” (nazwa miejscowego ptaka), gdyż istnieje tam zwyczaj nadawania nowych imion prawie wszystkim samolotom zagranicznym używanym w tym kraju.

Równocześnie z rozwojem wersji „Wilgi-C” były prowadzone prace nad „Wilga-2”. Prócz pierwszego prototypu o znakach rejestracyjnych SP-PAR, został w 1964 r. zbudowany następny prototyp o znakach SP-PEA, który był wystawiony na Międzynarodowych Targach Poznańskich 1964. Ponadto w 1965 r. powstały dalsze egzemplarze „Wilgi-2”, z których jeden, o znakach SP-PEC był pokazany na Targach Poznańskich, zaś drugi SP-PEB dokonał rajdu dookoła Bałkanów. Egzemplarz ten został efektownie pomalowany na błękitno, żółto i wiśniowo z dużym napisem „Tour de Balkans” na kadłubie oraz z liczbą 65 na usterzeniu pionowym. Pilotowany przez J. Ziemboraka i W. Łukomskiego wykonał w maju 1965 r. rajd po trasie: Warszawa — Kraków — Budapeszt — Arad — Deva — Bukareszt — Sofia — Belgrad — Zagrzeb — Belgrad — Budapeszt — Kraków — Warszawa, o długości ponad 3 500 km.

W latach 1964–65 zaznajomił się z „Wilga-2” APRL, przysłał jej użytkownik. Zgłosił on nowe życzenia w stosunku do samolotu: zwiększenie skuteczności usterzenia poziomego (dla uzyskania jeszcze mniejszej prędkości lądowania), zwiększenie tzw. kąta przeciwkapotażowego czyli kąta jaki tworzy linia łącząca środek ciężkości samolotu z punktem styku koła z zie-

mią — względem poziomu oraz zastosowanie sterowania kółka ogonowego.

W wyniku tych życzeń oraz uwag z prób — prototypy „Wilgi-2” przeszły szereg przeróbek. Ze względów praktycznych zmieniono osłonę silnika na „paszczę krokodyla” lecz otwierającą się na boki, z regulowanymi zasłonkami przy wylocie powietrza — jak w „Wildze-C”. Do tylnej krawędzi zasłonek przynitowano później pas blachy, stanowiący kierownicę strug zwiększającą wysysanie powietrza chłodzącego. Przerobiono wlot powietrza chłodzącego dodając mu dwie wargi ułatwiające chwytanie powietrza zza śmigła. Powiększono chłodnicę zbiornik oleju stanowiący spodnią ścianę osłony silnika. Wypróbowano użycie dodatkowej chłodnicy zamocowanej pod kadłubem, którą później zdemontowano. Zmianom uległa też tablica przyrządów. Drugi egzemplarz „Wilgi-2” miał inną tablicę niż pierwszy prototyp, zaś dla późniejszych „Wilgi-2” przyjęto kształt identyczny ze stosowanym w „Wilgach-C”, lecz z innym rozmieszczeniem przyrządów. Zastosowano większy akumulator, a dla pomieszczenia jego w stateczniku pionowym wnęką na akumulator otrzymała wypukłe drzwiczki. Następnie przeprowadzono próby mające na celu zwiększenie skuteczności steru wysokości. Wypróbowano poszerzenie steru przez przynitowanie paska blachy na krawędzi spływu. Na krawędzi spływu steru kierunku umocowano blaszki rozgięte w literę T. Wymienione ulepszenia zastosowano też w „Wilgach-C”. Dla „Wilgi-2” wykonano następnie nowy ster wysokości o zwiększonej cięciwie i dużych powierzchniach odciążających — z małymi skrzelałami na ich krawędziach natarcia, pracującymi przy wychyleniu steru do góry. Równocześnie zmniejszono rozpiętość statecznika i steru (w celu niezwiększania powierzchni usterzenia poziomego). Dokonano też przeróbki instalacji paliwowej dla wykluczenia możliwości wydostawania się paliwa przez odpowietrzenie oraz w celu uniemożliwienia przelewania się paliwa ze zbiornika z jednego skrzydła do drugiego. To ulepszenie wprowadzono też w „Wilgach-C”.

W 1965 r. na jednym z prototypów „Wilgi-2” zamontowano nowe podwozie główne z kołami przesuniętymi o 15 cm do przodu. Uzyskano to przez „zgięcie” do przodu goleni w „kolanach”.



czyli w miejscu zamocowania zastrzalików mocujących podwozie do kadłuba. Pneumatyczne hamulce kół zastąpiono hydraulicznymi. Wykonano też nowe podwozie ogonowe, o zmienionym kształcie i sterowane przez sprzężenie z napędem steru kierunku. Tak przerobione prototypy stały się wzorcem płatowca dla drugiego pokolenia „Wilgi”.

Drugie pokolenie „Wilg” rozpoczęła „Wilga-2A”, której pierwsze egzemplarze powstały w końcu 1965 r. Litera A oznacza tu wersję aeroklubową samolotu przeznaczoną do holu szybowców i do skoków spadochronowych. Na „Wildze-2” występowały trudności z uzyskaniem odpowiednio niskich temperatur głowicy silnika WN-6RB2, które usiłowano rozwiązać przez polepszenie chłodzenia powietrzem, lepsze chłodzenie oleju oraz wtrysk wody. Kłopoty z silnikiem skierowały uwagę konstruktora „Wilgi”, mgra inż. A. Frydrychewicza na silnik gwiazdowy AI-14R produkowany u nas z licencji radzieckiej i stosowany w samolotach Jak-12 i „Gawron”. Ciężar tego silnika wynosi 199 kg przy mocy 260 KM, podczas gdy silnik WN-6RB2 ma ciężar 196 kg przy mocy 180 KM. Zastosowanie tego silnika do „Wilgi” nie stanowiło więc problemu z punktu widzenia ciężaru i położenia środka ciężkości samolotu. Nie pogorszyło też widoczności z kabiny lecz ją nawet poprawiło, choć jest to silnik gwiazdowy, a nie

plaski. Najwięcej zastrzeżeń budziła strona estetyczna projektu, lecz okazało się, iż konstruktorowi udało się problem rozwiązać zupełnie dobrze, dzięki trafnemu usytuowaniu silnika i zgrabnemu kształtowi jego osłony.

Prace konstrukcyjne związane z zabudową silnika wykonano w drugiej połowie 1965 r. i już 31 grudnia pil. dośw. Antoni Szymański oblatywał „Wilgę-3”, taką bowiem nazwę otrzymał samolot. Oblot samolotu był jednocześnie pokazem w locie doskonałych własności i osiągnięć samolotu. Wzrost osiągnięć, a w szczególności prędkości wznoszenia jest spowodowany przyrostem mocy o 80 KM w stosunku do „Wilgi-2”. Prototyp „Wilgi-3” powstał z przeróbki pierwszego prototypu „Wilgi-2” noszącego znaki SP-PAR. Ciężar własny prototypu z nowym zespołem napędowym wyniósł 717 kg.

Dla umożliwienia stosowania samolotu do lotów bez widoczności ziemi czyli w tak zwanych warunkach IMC (tj. wg zasad IFR) — co było życzeniem lotnictwa sanitarnego — na wstępnym egzemplarzu „Wilgi-3” zabudowano radiokompas i radiostację o łącznym ciężarze około 50 kg. Tak wyposażony samolot w wersji aeroklubowej „Wilga-3A” do holu i do skoków — o znakach rejestracyjnych SP-CRI, został pokazany na Międzynarodowej Wystawie Lotniczej w Hanowerze (od 28.IV. do 8.V.br.). O lotach pokazowych w Hanowerze i zaintere-



Wyżej: Prototyp „Wilgi-3” oblatany w grudniu 1965 r. Z lewej „Wilga-CA” z wyposażeniem do skoków spadochronowych. Niżej: „Wilga-2” (tzw. „balkanówka”), na której dokonano w 1963 roku rajdu dookoła Bałkanów. Z prawej: „Wilga” rolnicza w zbiornikiem dla chemikaliów w kadłubie i skrzydełkami rozpylającym proszki — pod kadłubem.



DANE TECHNICZNE

		PZL-104 „Wilga-2”	PZL-104 „Wilga-C”	PZL-104 „Wilga-3”
Silnik	—	WN-6RB2	O-470	AI-14R
Moc	KM	180	225	260
Rozpiętość	m	11,1	11,1	11,1
Długość	m	8,3	8,3	8,0
Wysokość	m	2,85	2,85	2,85
Powierzchnia nośna	m²	15,5	15,5	15,5
CieŜar własny	kG	700	700	700
CieŜar uŜyteczny	kG	450	450	450
CieŜar całkowity	kG	1150	1150	1150
ObciŜnienie powierzchni	kG/m²	74	74	74
ObciŜnienie mocy	kG/KM	8,4	5,1	4,4
Prędkość maksymalna	km/h	182	203	210
Prędkość przelotowa	km/h	160	180	190
Prędkość minimalna	km/h	55	53	55
Prędkość dopuszczalna	km/h	279	279	279
Wznoszenie	m/sek	4,3	4,7	8,5
Wzłap	m	3 650	4 650	6 700
Zasięg	km	550	600	700
Rozbieg	m	107	120	90
Dobieg	m	70	100	80
Wznoszenie z szybowcem	m/sek	3,85	4,0	7,0

sowaniu samolotem pisaliśmy juŝ w „SP”. W czerwcu br. na Międzynarodowych Targach Poznańskich została wystawiona sanitarna „Wilga-3S” o znakach SP-CRK.

Oczywiście istnieje teŝ wersja „Wilgi-3” przeznaczona na eksport do krajów strefy dolarowej. W krajach tych najchętniej kupowane są samoloty z amerykańskim silnikiem Continental, poniewaŝ są to silniki o długim okresie międzyremontowym, wynoszącym 1 000—1 200 h. Wytwórnia ta ma punkty obsługi z częściami zamiennymi we wszystkich większych państwach. Pierwszy egzemplarz takiej „Wilgi” — nazwany „Wilga-3C” i wyposażony w silnik Continental O-470 L o mocy 230 KM został oblatany 11 czerwca br.

W związku z duŝym i wciąż wzrastającym zainteresowaniem „Wilgą” naleŝy spodziewać się z rónnych krajów dalszych zamówień na samolot; pierwsze zamówienia juŝ wpłynęły.

PZL-104 „WILGA-3”

Konstrukcja 4-miejscowej „Wilgi-3” jest na ogół taka sama jak „Wilgi-2”, która opisaaliśmy w „SP” nr 37 z 1963 r. i „Wilgi-C” opisaną w „SP” nr 51—52 z 1964 r. Róŝnice zostały omówione powyŝej przy opisie rozwoju prototypów „Wilgi-2” do postaci „Wilgi-2A” oraz uwag o powstaniu „Wilgi-3”. Obecnie dorzucimy tylko trochę uwag uzupełniających.

Zespół napędowy — stanowi silnik AI-14R, gwiazdowy, 8-cylindrowy, chłodzony powietrzem. Moc startowa silnika — 260 KM, moc trwała — 220 KM. Rozruch silnika pneumatyczny. Przelotowe zuŝycie paliwa — 55 l/h. Osłony silnika trzyczęściowe, całkowicie rozbiieralne. Wlot powietrza chłodzącego z regulowaną żaluzją. Pod silnikiem chwyt powietrza do gaŝnika oraz chłodnica oleju. Śmigło przestawialne, dwułopatowe, drewniane, typu US-123 o średnicy 2,65 m.

Wyposażenie. Samolot moŝe mieć załoŝone wyposażenie do lotów bez widoczności ziemi, w skład którego wchodzi radiokompas ARK-8 współpracujący z radiostacją R-800. W skład wyposażenia tablicy przyrządów „Wilgi-3” wchodzi tyrobusola GPK-48 i zegarek czasowy ACzChO, podobnie jak w „Wildze-C”. Konstrukcja. Podajemy najważniejsze róŝnice w stosunku do „Wilgi-2” i „Wilgi-C”. Usterzenie poziome ma rozpiętość — 3,7 m, cięŝiwę — 0,86 m, a powierzchnię 2,4 m kw. Kłapa wywazająca ma postać listwy umieszczonej na krawędzi spływu steru wysokości. Wzłernik w stateczniku poziomym jak w „Wildze-C”, bez wypukłości. Podwozie główne „Zalsmane” do przodu. Hamulce hydrauliczne. Podwozie ogonowe sterowane.

Oznaczenia: „Wilga” z silnikiem AI-14R nosi oznaczenie „Wilga-3”; odmiana z silnikiem Continental — „Wilga-3C”. Oznaczenia wersji: P — pasażersko-łącznikowa, A — aeroklubowa, Ad — aeroklubowa dwusterowa, S — sanitarna, R — rolnicza.

Malowanie. „Wilgi-2P” i „3A” malowane są podobnie jak „Wilgi-2” i „Wilgi-C” według projektu A. Mroczka: trójbardwie, z czerwonym paskiem z obrzeŝem biały wzdłuŝ kadłuba i na końcach sterów i skrzydeł. Górn kadłuba — biały lub srebrny, nie-malowana. „Wilga-3S” (sanitarna) jest malowana podobnie, lecz na jasnoniebiesko. Na sterze kierunku tylko jeden pasek. Znak czerwonego krzyŝa na kadłubie, usterzeniu pionowym i skrzydłach. „Wilgi-C” w wersji rolniczej były całe malowane na żółto.

Mgr inŝ. ANDRZEJ GLASS



Pierwszy prototyp „Wilgi-3” w swej pierwotnej postaci



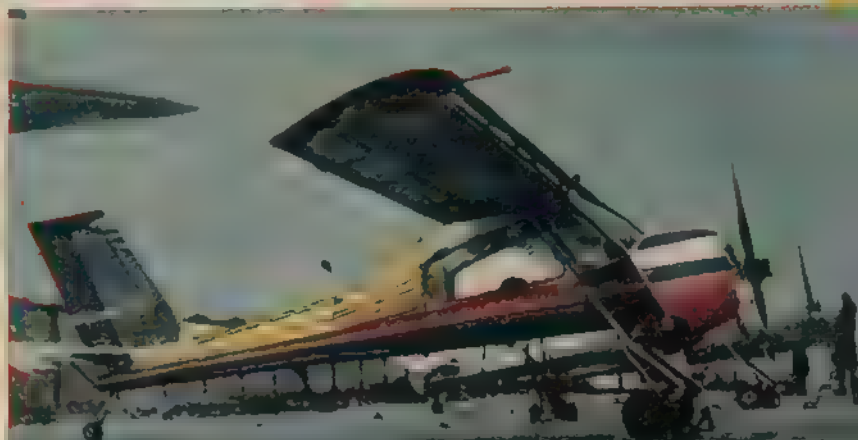
Prototyp „Wilgi-3” ze zmieŝbionym usterzeniem poziomym i ogonem podwoziem.

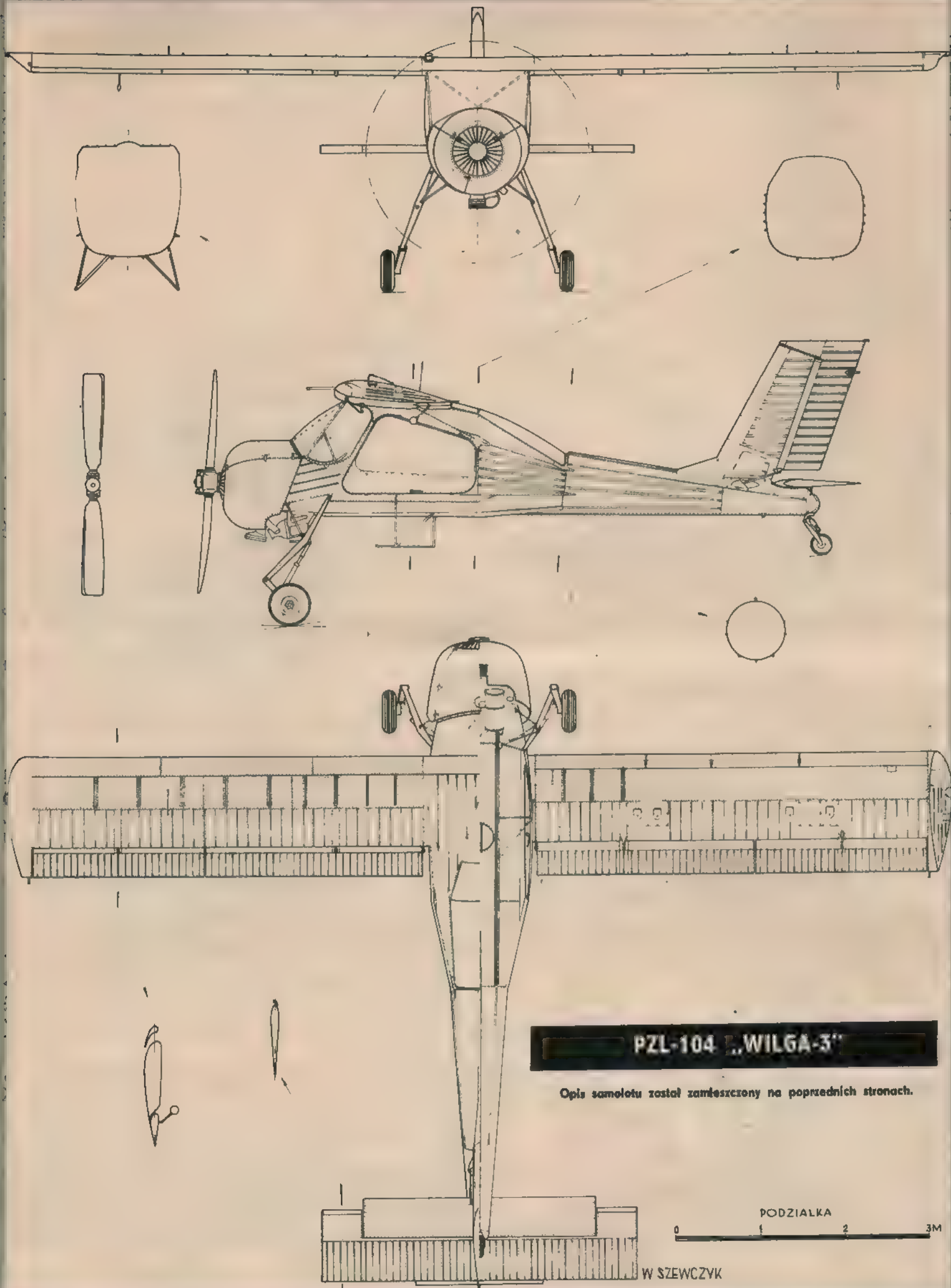


Samolot PZL-104 „Wilga-3” podczas pokazów w locie na tegorocznej Międzynarodowej Wystawie Lotniczej

Rysunek samolotu „Wilga-3” został zamieszczony na stronie następnej.

„Wilgi” na zimowym starcie.





PZL-104 „WILGA-3”

Opis samolotu został zamieszczony na poprzednich stronach.

PODZIAŁKA

0 1 2 3M

W SZEWCZYK

KATOWICKI Zespół Lotnictwa Sanitarnego obchodził w grudniu ubiegłego roku dziesięciolecie swej działalności. Pracy jakże pożytecznej i humanitarnej, której hasłem naczelnym dla Lotnictwa Sanitarnego w naszym kraju jest natychmiastowa pomoc w ratowaniu zagrożonego życia ludzkiego. Bo w naszym kraju życie ludzkie jest bezcennym skarbem. Gdy tylko zachodzi potrzeba, państwo nasze za pośrednictwem Lotnictwa Sanitarnego przeznacza na ratowanie życia najkosztowniejsze środki; tak w postaci leków, sprowadzania wybitnych specjalistów, jak również transportu lotniczego. A wiemy przecież, że przewóz chorego drogą powietrzną do klinik specjalistycznych, w kraju czy też za granicą, kosztuje kilkanaście tysięcy złotych, a czasem nawet i więcej. Przywilej ten, z którego może bezpłatnie skorzystać każdy będący w niebezpieczeństwie obywatel naszego kraju, nie jest praktykowany w najbardziej cywilizowanych państwach na zachodzie.

Tymczasem jeden tylko Katowicki Zespół Lotnictwa Sanitarnego przewiózł w minionym dziesięcioleciu ponad 2100 osób, którym nale-



Na lotnisku katowickim wylądował samolot sanitarny. Pilot tego samolotu — Jan Kalfas (w kurcie skórzanej) przewoził ciężko chorego do kliniki wojewódzkiej. Na zdjęciu moment przejęcia pacjenta przez Pogotowie Ratunkowe w Katowicach. Foto: TM (3)

GDY SZANSA JEST TYLKO JEDNA



żało udzielić pomocy w formie szybkiego transportu powietrznego. Oczywiście zespół ten ponadto dokonał kilkuset przewozów sanitarnych. Przeleciał kilometry i wykonane loty świadczą o sprawności i wysokiej przydatności katowickiego pogotowia lotniczego.

Bywało różnie. Znane są przypadki, w których minuty decydowały o życiu człowieka. Jeszcze nie tak dawno z uznaniem pisaliśmy o dramatycznej walce o życie dwóch chłopców, którzy zatruli się silnym środkiem owadobójczym, używając go przez pomyłkę jako rozpuszczalnika dla uniesienia rak zabrudzonych smarem.

Przewieziono ich do II Kliniki Chorób Wewnętrznych Akademii Medycznej w Krakowie. Obaj w stanie poważnej zapaści, z poważnym spadkiem ciśnienia, objrzy z najbardziej klinicznymi objawami zatrucia. Należało podjąć szybką decyzję. Stan bowiem chorych pogarszał się z minuty na minutę. Ratunkiem dla nich mogło być jedynie rzadko spotykane lekarstwo — odtrutka zwana PAM — którego klinika w tym czasie nie miała. Kierownictwo kliniki zwróciło się o pomoc do społeczeństwa. Na radiowy

apel w eterze pierwszy zgłosił się Lublin. W tamtejszej klinice znajdowała się tylko jedna ampułka leku. Krakowskie pogotowie lotnicze nie dysponowało tego dnia odpowiednio szybkim samolotem. Zatelefonowano do Katowic. Pehłacy wówczas dyżur pilot Katowickiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego Edward Makula przyjął wiadomość z Krakowa i niezwłocznie poleciał do Lublina. Te, tak bardzo potrzebna ampułkę dostarczył w niecałe dwie godziny od otrzymania wezwania. W dalszej batalii o życie dwóch chłopców uczestniczyli nie tylko lekarze, ale dziennikarze rozgłośni katowickiej i berlińskiej, piloci Szwecji oraz piloci NRD, którzy ten lek dostarczyli do Krakowa. Życie chłopców uratowano.

Innym razem pilot zespołu został wezwany do natychmiastowego przelotu po ciężko ranne dziecko, które w połu znalazło niewypał. Skutki zabawy pociskiem, pochodzącym z okresu nieludnej wojny, okazały się dla chłopca fatalne. Tylko szybka pomoc chirurga z kliniki urazowej mogła mu uratować życie. Od otrzymania wiadomości o ciężkim stanie chłopca minęło zaledwie kilka minut, a już startował

szybki samolot dwusilnikowy, za którego sterami siedział Jan Kalfas — doświadczony pilot, weteran drugiej wojny światowej. Przelot mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych odbył się szybko i sprawnie. Dziecko uratowano.

Dla utrzymania przy życiu człowieka leżącego w klinice katowickiej, w bardzo ciężkim stanie, potrzebny był lek wytwarzany przez jedną z zachodnich wytwórni. W kraju lek ten nie był możliwy do osiągnięcia. I znów apel do ludzi dobrej woli. I wtedy gdy szansa była tylko jedna — nadeszła pomoc, która okazała się skuteczna. Uczestniczyli w niej lotnicy czterech państw: piloci amerykańscy, NRD, NRD i polscy piloci sanitarni. I znów człowiek, którego życie zależało od dobrej woli innych oraz szybkiej pomocy, a w tym przypadku natychmiastowego transportu lotniczego, został uratowany. A przecież dostarczony lek nie przekraczał ciężaru jednej kromki chleba.

Podczas XX Motocyklowego Rajdu Tatrzaskiego dzięki szybkiej pomocy śmigłowca Katowickiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego przetransportowano jednego z zawodników w ciągu piętnastu minut do szpitala. Zawodnik ten uległ niebezpiecznemu wypadkowi. Przewóz zawodnika odbył się tak szybko, iż w chwili gdy organizatorzy rajdu dowiedzieli się o wypadku zawodnika, niefortunny motocyklista był już po zabiegu szpitalnym. Przykładów operatywności katowickich pilotów Czerwonego Krzyża można by podawać bez końca. Są to ludzie niezwykle oddani sprawie lotnictwa sanitarnego.

Aktualnie zespół katowicki składa się z sześciu osób: trzech pilotów i trzech techników. Jak żaden zespół w kraju ma on w swoim gronie trzech pilotów — trzech Janów. Są nimi Jan Kozłowski (kierownik zespołu), Jan Kalfas i Jan Szade. Do ubiegłego roku członkiem zespołu był Edward Makula, nasz znakomity asybiownik, obecnie pilot Polskich Linii Lotniczych LOT.

Nie jest frazesem stwierdzenie, iż

mechanicy lotnictwa sanitarnego, mają złote ręce. Takimi niewątpliwie są trzej pracownicy służby technicznej: Edward Ziarko, Piotr Stanek i Marian Wenzel. Wielokrotnie wykazali oni — szczególnie w trudnych warunkach atmosferycznych, a przede wszystkim zimowych — że umieją pracować bez zaskutku i bez spoglądania na zegarek.

Lotnisko Aeroklubu Śląskiego na Muchowcu, z którego jednocześnie korzysta katowickie pogotowie lotnicze miało być zamknięte z powodu wiatru uszkodzeń pasa startowego. Groziłoby to wstrzymaniem lotów sanitarnych. Z pomocą jednak przyszło Ministerstwo Górnictwa i Energetyki. Ono to przyczyniło się do przeprowadzenia generalnej naprawy pasa startowego. Działają mogą z niego startować i lądować samoloty różnych typów. Nie pierwszy raz pomogli i nie ostatni raz pomagają górnicy katowickim lotnikom, w tym także pilotom sanitarnym. Zobowiązali się oni ponadto do wycięcia drzew rosnących w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska zagrożających bezpiecznym lotom w nocy.

W ostatnim okresie, z inicjatywy Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego i Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Katowicach, zorganizowano w Domu Turysty w Szczyrku trzydniowy kurs szkolenia dla członków beskidzkiej grupy Górskich Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego (GOPR). 48 ratowników GOPR zapoznali się z najnowszymi osiągnięciami lotnictwa sanitarnego w akcji niesienia pomocy kontuzjowanym i przeszło w tym zakresie szkolenie praktyczne przy użyciu śmigłowców. Brali oni także udział w próbach transportu rannych — przy pomocy specjalnie skonstruowanych noszy — z trudno dostępnych terenów górskich. Zapoznali się również z użytkowaniem radiostacji. Ponadto zlokalizowano 14 lądowisk dla śmigłowców na terenie Beskidu Śląskiego i Ziemi Żywieckiej.

Trzeba przy tej okazji jeszcze wspomnieć o wcześniejszym istnieniu lądowisk śmigłowcowych przy większych śląskich szpitalach urazowych, a między innymi w Rybniku, Sosnowcu, Piekarach Śląskich, Myszkowie i Częstochowie. Inicjatywa godna naśladowania.

Ponad dziesięcioletnia działalność Katowickiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego napawa nas nadzieją, że i w przyszłości będziemy mogli pisać o nim z satysfakcją. TM

Kierownik Katowickiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego inż. Jan Kozłowski dokonał wielu trudnych lotów po ciężko chorych. Na zdjęciu inż. Kozłowski przy szybkim dwusilnikowym samolocie sanitarnym.



KORESPONDENCJA WŁASNA Z USA

Ponżej publikujemy interesujące relacje naszego sławnego pilota szybowcowego Edwarda Makuli, który jako jedyny pilot zagraniczny uczestniczył w 33 Szybowcowych Mistrzostwach USA. W ciągu dziesięciu dni trwania mistrzostw USA szybownik polski wylatał ponad 65 godzin i przeleciał ponad 4 500 km, nie licząc kilku tysięcy kilometrów przejechanych samochodem w "az z szybowcem".

W jednym z następných numerów naszego tygodnika opublikujemy dalszy ciąg wrażeń Edwarda Makuli z USA.

Taki właśnie numer konkursowy wypisano na nowiutkiej „Foce-4”, na której miałem latać jako jedyny obcokrajowiec uczestniczący w 33 Szybowcowych Mistrzostwach Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Właściciel „Foki”, pan Barlow, na podstawie porozumienia z Motoimportem i jego przedstawicielem, firmą Rainco oddał mi do dyspozycji swój szybowiec w okresie od 20 czerwca do 8 lipca 1966 roku.

Ze zgłoszonych 75 pilotów — na starcie stanęło ostatecznie 66 zawodników, dzięki czemu mistrzostwa zaliczono do jednych z najliczniej obsadzonych w historii szybownictwa USA. Powód tak licznej obsady stał się dla mnie zrozumiały dopiero po pierwszych lotach. Otóż jako miejsce zawodów obrano tym razem Reno w stanie Nevada. Piszę „tym razem”, bo jest już tradycją, iż mistrzostwa USA rozgrywa się rok rocznie w innym stanie. Nie zawsze jest to dla pilotów wygodne, biorąc pod uwagę olbrzymie odległości jakie muszą pokonać zawodnicy by stawić się na starcie. Schreder by zjawić się w Reno jechał ze stanu Ohio przez 3,5 dnia (3 000 km w linii prostej). Jeśli do tego dodać, że każdy z nich podróżuje na swój koszt — łatwo zrozumieć, że tak liczna obsada tegorocznych mistrzostw musi budzić refleksje.

Jak już wspominałem, wyjaśnieniem tego zjawiska stały się moje pierwsze loty, no i oczywiście opowiadania o niesamowitych wprost warunkach lotnych. No bo jak tu nie „posmakować” wznoszeń dochodzących do 11 m/sec, sięgających do 6 000 metrów nad poziom morza, silnych wznoszeń falowych dochodzących przeciętnie do wysokości ponad 10 000 metrów, no i wznoszeń zboczowych turbulentnych wprawdzie, ale również zaskakujących swoją wielkością. Jedynym mankamentem był niestety chroniczny brak lądowisk.

„Wytwórnia” tych cudownych warunków są otaczające Reno dzikie góry i pustynie. O wydobyciu się na tereny nizinne można było jedynie marzyć. Od najbliższych nizin w stanach Colorado, Wyoming i Montana, a więc na wschód od Reno dzieliła nas odległość ponad 1 000 km. Na północ i na południe teren górzysty rozciąga się na przestrzeni około 2 000 km, zaś zachodnią granicę gór stanowi Pacyfik, którego wybrzeże oddalone jest od Reno o 300 km. Wysokości masywów górskich waha się w granicach od 3 do 5 tys. metrów. Pomiedzy nimi zalegają pustynie kamienne i kamienno-piaskowe pokryte niekiedy kępami karłowatych krzaków i twardych traw. Unikatem wśród nich jest Pustynia Księżycowa, położona na pograniczu stanów Nevada i Idaho, przecięta rzeką o nazwie Snake River. Miałem okazję podziwiać krajobraz tej pustyni i to z małej wysokości. Kompletny brak roślinności, spiętrzone, ponoć ruchliwe jeszcze bloki lawy ciągną się przez dziesiątki kilometrów. Ale wznoszenia tam są. Może więc kosmonauci, którzy wylądają na Księżycu zabiorą z sobą szybowce?

Jedynymi bezpiecznymi lądowiskami siłą rzeczy były więc lotniska oddalone od siebie przeciętnie o 50 km — reszta to rzadko spotykane łąki o nieznanym podłożu, wyschnięte jeziora na przemian twarde i błotniste, no i autostrady. Autostrady są jednak zdradliwe, o czym przekonał się pilot Jensen rozbijając szybowiec przez zaczepienie skrzydłem o cienkie słupki ograniczające pobocza. Lądowanie utrudniały ponadto silne wiatry wiejące regularnie po południu i dochodzące do prędkości 100 km/h, do wytworzonej przez nie paskudnej turbulencji można się było w końcu przyzwyczaić — gorzej było z zabezpieczeniem szybowca przed wywróceniem na plecy. Kilku pilotów nie zdążyło, wychodzili z szybowców niezdanych do dalszego latania. Zresztą podmuchy wiatru wywracały również zakotwiczone w Reno szybowce. Była nawet złamana ręka w czasie jednej z akcji ratowniczych. Mimo to reszta pilotów latała dalej ignorując, podobnie jak ja, przykre następstwa przygodnych lądowań.

Ale wróćmy do pilotów. Na starcie stanęła czołówka pilotów amerykańskich. Zabrakło niestety mojego starego rywala z mistrzostw świata — Dicka Johnsona, który skacząc przymusowo z niesterownej „Austrii Standard” doznał złamania nogi — i rekordzisty świata w przelocie otwartym — Parker’a. Reszta „uzbroiła się” w mocne i szybkie szybowce, przystosowane do lotów w silnych wznoszeniach i duszeniach. Schreder zaprezentował swoją nową kreację — HP-14. O tym szybowcu można mówić w samych superlatywach — pasował zresztą jak ulał do górskich warunków. Szybki, z doskonałością

wano bowiem nie szybowce, lecz wykładane za hangarami, często zmieniane znaki. Można je było identyfikować z boku i to z tym większą odległości im większa była wysokość. Jaz przesady jednak, bo znaki były piekielnie małe. Po tygodniu nauczyłem się je identyfikować bez trudu — przedtem traciłem sporo czasu dolatując nawykowo pionowo na punkt, gdyż nie chciałem, by mnie posądzono o niespartowe skracanie odległości. Punktacja zbliżona do naszej, z uprzywilejowaniem długich konkurencji. Na początku zawodów postanowiono zmienić regulamin i nie przyznawać tytułu mistrzowskiego w klasie standard, znalazłem się dzięki temu w doborowym towarzystwie Siau, Libelli, HP etc. w klasie otwartej. Ja to bardzo lubię, moja „Foka” natomiast nie, tym bardziej, że liczone dla niej ten sam współczynnik dnia, co dla jej „dostojnych” konkurentów. Czas startu wybierał pilot. Start odbywał się przy użyciu tylko 15 samolotów różnego typu, co nie przeszkadzało im w wyholowaniu 65 szybowców na wysokość 2 000 stóp w czasie poniżej 40 minut.

Kierownictwo mistrzostw powierzono sekretarzowi Aeroklubu Nevada panu Glaty, zaś kierownictwo sportowe panu Claybourn (pilot szybowcowy, samolotowy i śmigłowcowy). Kierownikiem lotów był doświadczalny pilot Herman Stiglmeier. Natomiast szefem pilotów holujących nasz rodzaj Vlc Swierkowski, w cywilu kierownik kalifornijskiej szkoły szybowcowej w Truckee nad jeziorem Tahoe. Cały personel organizacyjny liczył niespełna 10 osób. Wszyscy pracowali społecznie poświęcając swój urlop wycieczkowy. Wśród nich znalazł się również znany konstruktor i pilot mr Prue. Mimo małej liczby pomocników organizacja była doskonała,

7 N

JAK - SEVEN NOVEMBER

EDWARD MAKULA

ponad 40 i konstrukcji metalowej. Nawet kadłub nowoczesny, cienki, z leżącą pozycją pilota. Zestaw pozostałych szybowców był następujący: 6 „Sisu” nie wymagających objaśnień, 5 „Libelle” — całkowicie plastikowe, z kłapami i wciągany podwozem — doskonałość 42, 8 SHK — znane z mistrzostw świata w Anglii, 2 Dart 17, 5 szybowców z rodziny HP, 3 „Foki”, 4 „Austria Standar”, 1 „Diamant”, nowy Schweizer z eksperymentalnym skrzydłem (doskonałość 40) — reszta to typy mniej ciekawe o osiągnięciach równych lub gorszych od „Foki”.

Wszystkie szybowce wyposażone obowiązkowo w radiostację przeważnie typu Bayside — doskonałe 90 kanałowe i aparaturę tlenową. Ponadto piloci zobowiązani byli do wozienia zapasu wody pitnej na 3 dni. Ze względu na zakaz lotów chmurowych, zamiast wciągłwej kontroli barografów wymontowano po prostu sztuczne horyzonty i zakreślomierze. Kontrolę wysokości meldowania rozwiązano bardzo prosto i pomysłowo przy pomocy przyrządu optycznego. Każdy nieudany nalot na taśmę przekazywano pilotowi. Wysokości nad punktem zwrotnym nie ograniczono. W ogóle to ten punkt regulaminu jakoś nie trafił mi do przekonania. Identyfiko-

SHYBOWIEC...

bez zarzutu, opóźnień (wyniki nawet długich konkurencji ogłaszano jeszcze tego samego dnia!).

*

Wszystko zaczęło się niestety z dużym opóźnieniem. Z zaplanowanego tygodnia treningu nie wyszło. Miałem rozpocząć trening 20 czerwca, a tymczasem dopiero 22 czerwca udało mi się odebrać paszport, wizę amerykańską i angielską, licencję sportową, polisę ubezpieczeniową, czeki bankowe, bilety lotnicze, przyrządy pokładowe, instrukcje itp. Trudności polegały na tym, że w wyjazd zaangażowały się aż 3 instytucje — Aeroklub PRL (firma!), Motoimport (forsa) i PLL LOT (bilety pracownicze — bezpłatne). A wiadomo — gdzie kucharek sześć... Koordynacja należała do mnie — co spowodowało do tego, że w przerwach między służbowymi lotami rejsowymi kursowałem dość intensywnie między różnymi instytucjami rezydującymi na szczęście w Warszawie. Jakoś w końcu, dzięki doskonałym walorom jeździeckim red. J. Pomianowskiego, jego niezawodnej „Syrenie” i ekwilibrystycznym żonglowaniem moim urlopem wypoczynkowym, który musiał wystarczyć na mistrzostwa Polski i USA — siedziałem już 23 czerwca o godzinie 6.45 w samolocie IL-18 lecącym do Londynu — niestety jeszcze bez biletu do N. Jorku, który miałem „wyrobić” w Londynie.

Musiałem dość niezrozumiale tłumaczyć w języku angielskim kierownikowi izraelskich linii lotniczych ELAL, by tenże wydał mi bezpłatny bilet, (a więc bez prawa rezerwacji miejsc) na najbliższy, bo już o godzinie 20 lecący do Nowego Jorku samolot, skoro bez trudu wsadzano mnie w przepelnionego „Boeinga-707”. Tutaj marzenia o śnie okazały się sennym marzeniem. Panująca na pokładzie rodzina wprost atmosfera, głośne rozmowy, biegające i wrzeszczące uroczę dzieciaki nie zachęcały do znużenia powiek. Powiedziałbym — wprost przeciwnie. Mimo to samolot doleciał o godzinie pierwszej w nocy czasu miejscowego, goniąc bez wytchnie-



nia zachodzące przez 5 godzin słońce. Błyskawiczna odprawa paszportowa nie przyspieszyła okazji do spania. Strajk kierowców autobusów zmusił mnie do godzinnego czekania w kolejce na taksówkę.

O godzinie 3 zasnęłam wreszcie w hotelu, by o 7, już po śniadaniu, wyruszyć na miasto i załatwić: zameldowanie w placówce handlowej, zrealizować czeki, załatwić bilety na dalszą podróż i powiadomić o przyjeździe moją ekipę. Z planem miasta w kieszeni i językiem na wierzchu o 16 wsiadłem już do „Boeinga-727” lecącego przez Chicago do stolicy Arizony — Phoenix i starałem się zapomnieć o 2 godzinnej jeździe taksówką przez zatłoczone miasto i mosty do lotniska La Guardia. Po wylądowaniu i wywiadzie dla miejscowej prasy (skąd wiedzieli — psiakość) mogłem wreszcie o 23 spokojnie przywitać mego menażera — czyli kierownika ekipy p. Jana Serafina. Właściwie to był on wszystkim — tłumaczem, kierowcą, mechanikiem, pomocnikiem itp., ale przede wszystkim szalonym entuzjastą szybownictwa i już po 5-minutowej rozmowie serdecznym przyjacielem. Trudno opisać w tym miejscu jego postać — powiem tylko, że bez jego poświęcenia mój wyjazd do USA byłby bezcelowy. Ponieważ czasu było niewiele, obejrzałem „Fokę”, wóz transportowy (własnej konstrukcji), samochód, przebrałem się po wypiciu polskiego drinka i ruszyliśmy w drogę do Reno. Te głupie 850 mil tj. 1350 km zabrały nam 15 godzin czasu — zaś różnica w czasie wzrosła do 9 godzin — na moją korzyść bo tam nie było jeszcze tak późno jak w Warszawie.

Jazda samochodem była jednocześnie próbą trakcyjną wozu transportowego. Wyniki były rewelacyjne — przyczepa bez szemrania zgadzała się z prędkością dochodzącą do 170 km/h. Przez 15 godzin wypatrywałem lądowisk i prawdę mówiąc żadnego nie zobaczyłem — co mi hygienicznie otuchy nie dodawało. Doszedłem do wniosku, że teren nadaje się idealnie do lądowania — o konieczności lądowania to raczej tu zapomniano. Czas jednak naglił. Po czterogodzinnym śnie mieliśmy już 26 czerwca, a więc 2 dni do rozpoczęcia zawodów. Wobec tego szybko na lotnisko Stead — będące własnością amerykańskich Air Force i oddalone od miasta o 25 km — bo chciałem jak najszybciej zobaczyć z góry to, czego nie zobaczyłem z ziemi. Niestety „Foka” z niewyjaśnionych przyczyn zmieniła swoje wymiary. Nie wspominając o hamulcach, których końce wystawały o 5 mm zaś środek zapadał się 5 mm w głąb, okazało się, że końcówki dźwigarów są za krótkie, tak, że dopiero po opłowaniu części skrzydła (ku przerażeniu właściciela) z triumfem dokręciłem sworzeń główny. Na tę czynności poświęciłem pół dnia. To, że później trzeba było „Fokę” ponownie demontować i wyregulować linki zwisających lotek o tym wspominam ze wstydem. Jednak w tym dniu latałem 2 godziny — z zapartym tchem.

Dzikie krajobrazy przechodziły moje wyobrażenia. Nie darmo tę część USA nazywa się Dzikim Zachodem. W każdym razie przekonałem się osobiście, że latanie na wysokości poniżej szczytów jest bardzo emocjonujące, jako że silne wznoszenia wprawdzie istnieją, ale duszenia są tutaj rozległe i (—) 15 na wariometrze to pozycja, w której wskazówka wariometru przebywa z największą przyjemnością. W locie pod silny wiatr na prędkości 150 km/h „Foka” jakoś leniwie przesuwiała się względem ziemi. Wznoszenia okazały się rzadkie, zaś w dolinach i nad pustyniami mała wysokość, brak wznoszeń i lądowisk, silne duszenia mogą pobudzić do bicia nawet kamienne serce, a cóż dopiero moje. Przyśwoiliem sobie pierwszą zasadę lądowania w tych okolicach, sformułowaną lapidarnie przez tutejszych pilotów następująco: „go high and stay high”. Po naszymu oznacza to „wyjdź wysoko i pozostań wysoko”. Hm — jak wobec tego robić te długie przeskoki. W locie — mimo dużego pionowego zasięgu wznoszeń — przeskoki do wznoszeń nie są długie — akurat takie, by zmieścić się między szczytami i górnym pułapem wznoszeń tj. w praktyce przeważnie 1000 m, co jakoś wystarczało na dobiegnięcie do odległych wznoszeń. Choć nie zawsze — a wtedy sytuacja stawała się nie do pozazdroszczenia.

Konkurencja próbna rozegrana w następnym dniu — przelot docelowo powrotny do Susanville długości 200 km przekonał mnie ostatecznie o słuszności wzmiankowanej wyżej zasady. Polecałem odważnie z wysokości 1000 m — tak po polsku — nie oglądając się na szczyty. Skończyło się żałostką. Na wysokości 200 m nad małą osadą złapałem pierwsze 0,5 m/sec i to po przelecie zaledwie 50 km. „Zebranie” wysokości trwało ponad godzinę — czysta strata, bo przelot był



...I PILOT

prędkościowy. Następne doświadczenia zbierałem już w okresie oficjalnych konkurencji. Przedtem jeszcze czekało nas sporo pracy. Otrzymałmśmy bowiem nieodpłatnie z przedstawicielstwa firmy Citroen nowiutki samochód typu DS-21 z silnikiem 110 KM. Przystosowanie go do zawodów i zabudowanie radiostacji pochłonęło resztę czasu dzielącą nas od rozpoczęcia mistrzostw.

*

I oto 28 czerwca, o godzinie 9, przystąpiono do rozegrania I konkurencji. Nie było żadnych przemówień. Po prostu krótka prezentacja kierownictwa i warunki rozegrania konkurencji. W ogóle wszystkie odprawy przeprowadzono regularnie, codziennie o 9. Żadna z nich nie trwała dłużej niż 15 minut. Właściwie to praca organizatorów ograniczała się tylko do odprawy, wyholowania szybowców i pobierania opłaty za start (5 dolarów za każdy hol), kontroli odlotu i przylotu no i do podawania wyników.

Transport powrotny i manewrowanie szybowcem po lotnisku to już domena pilotów i ich załóg pomocniczych. System ten ładując przypomina organizację mistrzostw świata. Różnorodność wyposażenia pomocniczego była olbrzymia — od luksusowych samochodów i wozów transportowych z fachową wynajętą obsługą, do mocno sfałgowanych pojazdów, których obsługę stanowili członkowie rodzin — przeważnie żony! Najciekawszą ekipą dysponował pilot Bruce Bebe, latający na „Foce”. Jego mocno sfałgowanego „Volkswagena” prowadziła żona, która ponadto opiekowała się swą dżiałką to jest trojgiem dzieci w wieku od 12 miesięcy do 4 lat. Wzbudzała podziw wszystkich uczestników. Przejechała w czasie mistrzostw około 8000 km z małymi dziećmi w samochodzie.

Muszę się przyznać, że nie bardzo wiedziałem jaką taktykę zastosować. Nie mówiąc o chronicznym braku snu, kompletnym przestawieniu czasu, z którym długo nie mogłem sobie poradzić, upałem i kłopotliwą sytuacją sprzętową — najwięcej martwiło mnie to, że wciąż nie mogłem rozgrzeć mechanizmu powstawania wznoszeń i duszeń. Na domiar złego niebo niemal przez cały przebieg zawodów było bezchmurne. Poruszałem się w powietrzu jak ślepiec. Okazało się, że fala bezchmurna jest zjawiskiem częstym. Moje doświadczenia w lotach falowych były znikome. Oddziaływanie fali na wznoszenia termiczne i zbowcowe oraz trudności w ustalaniu kierunku wiatrów wiejących w górach dopełniały resztę.

Jak już wspominałem, sytuacja sprzętowa była nieodczuwalna. Nie latałem dotąd w zawodach międzynarodowych bez wyposażenia remontowego. Tymczasem na lotnisku brak było warsztatu, brakowało również specjalistów lotni-

czych ze znajomością budowy „Foki” — do tego dochodził kompletny brak narzędzi. Reasumując, najdrobniejsze nawet uszkodzenie „Foki” eliminowało mnie z dalszych lotów. W tej sytuacji postanowiłem latać bardzo ostrożnie, w miarę możliwości lądować wyłącznie na lotniskach. Realizując tę taktykę sporo traciłem punktów, niemniej jednak obešlo się bez przygodnego lądowania.

Piloci amerykańscy — co stwierdziłem w czasie próbnej konkurencji — doskonale radzili sobie w tych warunkach. Cała czołówka latała przed zawodami co najmniej tydzień, a znany pilot Moffat zafundował sobie nawet 2 tygodnie treningu. Ich szybowce — ciężkie w każdych innych warunkach, tutaj wreszcie pokazały drzemające w nich możliwości. Kogo typowano na zwycięzcę? Przede wszystkim pilotów latających na „Sisu” i „Libelle”. Wśród nich znajdował się obrońca tytułu Svec, Thomson, Ryan, Moffat i przede wszystkim stary wyjadacz Schreder. W odróżnieniu od naszych zwycięzców, mimo posiadania radia, nie było latania na ogonie, czy informacji o warunkach lotnych. Podawanie wielkości wznoszeń było wręcz zabronione.

Jednym słowem, zawody miały charakter wybitnie indywidualny. Tym należy tłumaczyć dużą rozpiętość uzyskiwanych wyników. Mianowicie najczęściej zwyciężali w konkurencjach ci piloci, którym udało się nawiązać kontakt z falą, co przy braku informacji o lokalizacji wznoszeń falowych prowadziło do zdecydowanej przewagi nad pilotami męczącymi się na zboczach lub błądzących i tonących w otchłani duszeń. Receptę na rozgrzanie tych bezchmurnych fal znalazłem dopiero pod koniec mistrzostw — a ostatnią konkurencję wykonałem jako jeden z dwóch pilotów wykorzystujących wyłącznie wznoszenia falowe.

Warunki lotne w czasie zawodów nie zawiodły. Wystarczy wspomnieć, że wykorzystywanie wznoszeń poniżej 4 m/sec stosowano jedynie w sytuacjach krytycznych. Tak jak u nas piloci dążyli do uzyskiwania wysokości we wznoszeniach ponad 3 m/sec, tutaj tym celem były wznoszenia ponad 5 m/sec. W każdej konkurencji poza jedną, typowo falową altocumulus lenticularis, miałem do czynienia równocześnie ze wszelkimi znanymi szybownikom typami wznoszeń. Często wysokość lotu przekraczała 7000 m. Jestem przekonany, że gdyby nie front ciepły, Parker miałby co najmniej kilkunastu kolegów w swoim klubie 1000-kilometrowców. Był to chyba jedyny błąd organizatorów, że przelot otwarty rozegrano wiedząc o tym, że front zmusi wszystkich pilotów do przedwczesnego lądowania.

Zawody zakończono 7 lipca „krótką” konkurencją — przelotem po obwodzie trójkąta 300 km i oficjalną wspólną kolacją wieczorną 8 lipca. Zwycięzcą został Schreder, kilkakrotny mistrz USA, przed rekordzistą świata G. Moffatem. Schreder był wybitną postacią. Jemu jednemu udało się wykonać tzw. amerykańską konkurencję tj. po wykonaniu przelotu w zasadzie docelowo-powrotnego długości 690 km przelecieć 40 km w dowolnym kierunku — z wiatrem.

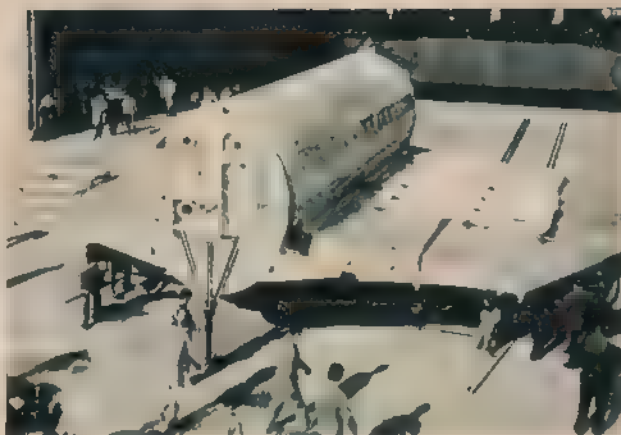
Sprawozdanie złożone na uroczystości zakończenia mistrzostw naszpikowane było różnymi nieoficjalnymi rekordami — począwszy od ilości uczestników, poziomu sportowego, do łącznej liczby wylatanych kilometrów. Rzeczywiście wyniki są imponujące. Wkład fizyczny pilotów przekraczał dotychczasowe zawody, w których uczestniczyłem. Każdy z pilotów czołwki wylatał ponad 60 godzin, co oznacza latanie od świtu do zmroku. Kilka nocy spędzonych w samochodzie, odżywianie od czasu do czasu w przydrożnych barach, upały na ziemi, ujemne temperatury w powietrzu, częste montaż i demontaż szybowców, napięcie nerwowe związane z brakiem wznoszeń i perspektywą rozbicia szybowca — powodowały, że mniej odporni piloci rezygnowali z aktywnej walki — co również jest powodem olbrzymiej różnicy punktów w punktacji ostatecznej (prawie 3000 pkt. między zwycięzcą, a miejscem 20-tym).

Nie trudno więc zrozumieć, że jestem ogromnie zadowolony z uczestnictwa w tych mistrzostwach i z faktu, że pozostawiłem w Stanach Zjednoczonych „Fokę” całą i nie uszkodzoną.

Życzę wszystkim kolegom, by choć raz w swej karierze sportowej mieli okazję przeżyć tyle niezapomnianych wrażeń jakich dostarczyły mi 33-cie Szybowcowe Mistrzostwa USA. A okazja może nadarzyć się wkrótce, bo tam właśnie Amerykanie chcą zorganizować w roku 1968 Szybowcowe Mistrzostwa Świata.

„CONCORDE” ROŚNIE

Pierwsze, konkretne zarysy naddźwiękowego samolotu pasażerskiego „Concorde” mogli obserwować w marcu br. mieszkańcy okolic Tuluz, gdy jeden z segmentów samolotu wędrował po szosie na specjalnej przyczepie. Na zdjęciu obok — przednia część samolotu gotowa do próbnego montażu. Jak wiadomo, „Concorde” powstaje w kooperacji francusko-brytyjskiego przemysłu lotniczego. Specjalne biuletyny zapowiadają, że na tegorocznych pokazach lotniczych w Wielkiej Brytanii można już będzie obejrzeć gotowy prototyp „Concorde”, gdyż pierwsze loty przewidziano we wrześniu. (1)



swoje przedstawicielstwo. Oferowane są samoloty An-M i An-14 „Pszczółka”.

Air France może poszczycić się 33 473 przelotami przez Atlantyk poczynając od 1 lipca 1946 do chwili obecnej. W tym też okresie przewieziono dwa miliony pasażerów.

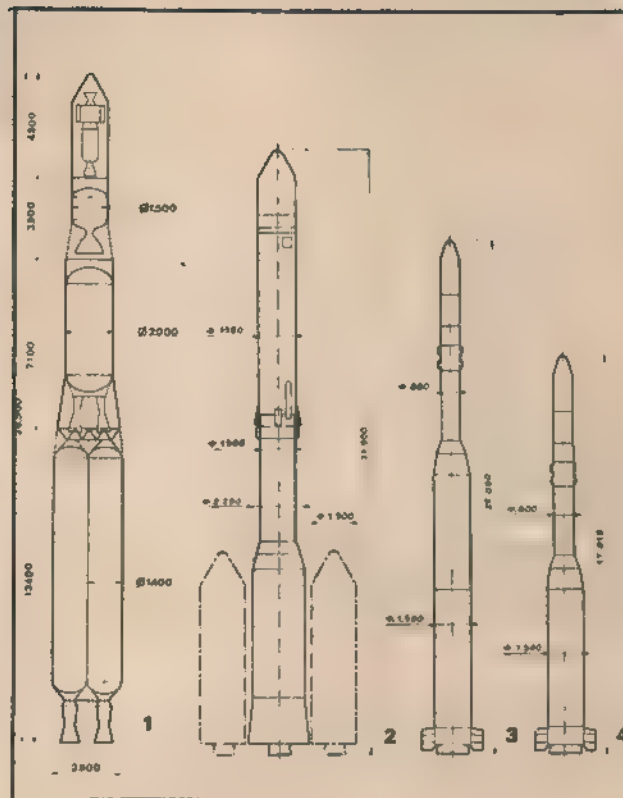
Czterysta samolotów typu Fokker „Friendship” sprzedano od 1926 roku z czego 222 z wytwórni Fokkera a 178 z wytwórni „Fairchild”. Jak wiadomo, „Friendship” miał być następcą popularnego DC-3.

10 rekordów ustanowiła załoga amerykańskiego samolotu „Lear Jet” dokonując lotu naokoło świata. Maszyna pokonała 37 500 km w 85 godzin 19 min (łącznie z międzylądowaniami i uzupełnieniem paliwa) lecąc ze średnią prędkością ponad 800 km/h. Czas przebywania w powietrzu wyniósł 50 godzin 21 minut.

Austriak Erich Gehrler na szybowcu „Diamant” ustanowił nowy rekord krajowy w przelocie docelowym wynoszący 570 km.

Helmut König, jako pierwszy spadochroniarz austriacki wykonał tysięczny skok. König jest instruktorem spadochronowym w Akademii Wojskowej w Wiener Neustadt.

(1)



RAKIETY FRANCUSKIE

Prasa francuska przynosi nowe dane odnośnie szczegółów programu raketowego na najbliższe lata. Na rysunkach powyżej reprodukowujemy cztery rakiety opracowane w Vernon. 1 — „Vulcan” o długości 26,5 m, ciężarze całkowitym 160 T i udźwigu 1 T na orbitę 200 km. Planowany start w roku 1970. 2 — „Diogene-2” o długości 35,9 m i ciężarze 60 T. Ma wystartować w latach 1972/73. 3 — „Hyper Diamant” — ma wystartować w roku 1969. Udźwig 55 kG przy ciężarze całkowitym 35 T. 4 — „Super-Diamant” ma długość 27 m, ciężar całkowity 22,5 T, a udźwig 250 kG. Planowany start na lata 1969/69.

ZWIEDZAMY



Piloci starszego pokolenia twierdzą, że tylko lot balonem daje pełnię zadowolenia i 100-procentowe zetknięcie się z żywiołem powietrznym. Nie wdając się w rozważania przekazujemy Czytelnikom zdjęcie ze startu balonu w Szwajcarii, odbytego w ramach międzynarodowego spotkania zwolenników „nadętej konkurencji”. Patrząc na zdjęcie trzeba przyznać, że trochę romantyki w tym jest.

ROMANTYKA LATANIA



W SKRÓCIE

Według zapowiedzi prasy zachodniej, brytyjskie ministerstwo lotnictwa ma być rozwiązane do października roku bieżącego. Jego zadania przejmą inne ministerstwa.

Po katastrofie prototypu nr 02 samolotu bombowego XB-70A, która nastąpiła 8 czerwca br. w wyniku zderzenia z samolotem eskortującym, rozważana jest w USA możliwość budowy większej ilości prototypów. Szczególnie postanowienie to miałyby dotyczyć kosztownych samolotów naddźwiękowych.

Budowa trzeciego prototypu XB-70 nie wchodzi jednak w rachubę.

Prototyp dwuosobowego bojowego samolotu francuskiego Dassault Mirage 3F-3 został oblatany 12 czerwca br. Samolot ten zaopatrzony w silnik SNECMA TF-300 o ciągu 8 000 kG ma prędkość 2,5 Ma. Ciężar własny 9 800 kG, ciężar całkowity 18 300 kG.

Radzieckie przedsiębiorstwo eksportowe „Awiaeksport” stworzyło w Sydney (Australia)

WYŚCIGI MIKRUSÓW

Doroczne wyścigi małych samolotów popularnych w USA stają się, jak informuje prasa francuska, kłamaszem śmierci. Tym bardziej, że gra idzie o wielką stawkę 25 tysięcy dolarów — główną nagrodę wyścigu. Wyścig polega na pokonaniu trasy zamkniętej o długości 13,5 km w jak najkrótszym czasie. Na zdjęciach obok fragmenty z wyścigu ze szczególnie niebezpiecznym zakretem nad punktem granicznym. (1)



NOWE LOTNISKA

BUKAREST

Zgodnie z powyższymi decyzjami przez rząd Rumunii, Bukareszt otrzyma w najbliższym czasie najnowocześniejsze w tym rejonie Europy lotnisko dla ruchu pasażerskiego. Jak się o tym mówi (budowa nowego portu lotniczego już się zaczęła w Otopeni, około 30 km od Bukaresztu) nowy port lotniczy będzie dostosowany do przyjmowania i startu samolotów pasażerskich przy „każdej pogodzie”. Umożliwiają to długie pasy startowe (3,5 km), nowoczesne

urządzenia radarowe i inne urządzenia sygnalizacyjne. Na nowym lotnisku bukareszteńskim będzie mógł lądować co 1,5 minuty nowy samolot, a więc 40 maszyn w ciągu godziny.

TOKIO

Rząd japoński postanowił wybudować w pobliżu Tokio (48 km na wschód od tego miasta) nowoczesne lotnisko międzynarodowe, które przystosowane będzie do przyjmowania samolotów ponadźwiękowych. Koszt tej inwestycji wyniesie około 130 mln ¥.

BULOKAD

W miejscowości Kasztel Sztatlic zakńczono budowę lotniska „Split”. W tych dniach będzie ono gotowe do przyjęcia pierwszych samolotów. We wstępnej fazie zbudowano betonowe pasy startowe długości 1100 m i szerokości 30 m, na których mogą lądować samoloty lekkiego i średniego typu. W następnym etapie lotnisko będzie przystosowane do przyjęcia największych i najcięższych samolotów. Nowy obiekt ma duże znaczenie dla ruchu pasażerskiego i rozwoju turystyki w bardzo już popularnym mieście Split oraz najbliższych okolicach.

SLAWNI LOTNICY

Światowej sławy pisarz lotniczy i jednocześnie pilot Antoine de Saint-Exupéry urodził się w 1900 roku. Gdy miał cztery lata umarł mu ojciec — Jean. Już przed rozpoczęciem nauki w szkole powożeniowej budował modele latające. W 1921 roku odbył pierwszy lot samolotem z lotniska d'Amberieu z pilotem Vedrines. Pod wpływem tego lotu napisał wiersz o tematyce lotniczej.

W 1921 roku rozpoczął służbę w 8 Pułku Lotniczym w Strasburgu. W tym samym roku ukończył szkołę pilotów i otrzymał licencję pilota cywilnego. Natomiast rok później uzyskał dyplom pilota wojskowego oraz stopień oficera rezerwy. Pod koniec 1926 roku zaangażowany został przez Towarzystwo Lotnicze Latécoere w charakterze pilota. Początkowo latał jako pilot pocztowy na trasie Tuliza — Casablanca i Dakar — Casablanca. Rok później pełnił obowiązki szefa bazy lotniczej Cap Juby na Saharze. W 1933 roku zakończył kurs nawigatorów.



ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY

W roku 1929 pracował jako dyrektor eksploatacji Towarzystwa Lotniczego — „Aeroposta Argentina” w Buenos Aires. W 1930 roku został kawalerem „Legii Honorowej”. Natomiast dwa lata później był pilotem doświadczalnym wodnosamolotów Towarzystwa Lotniczego Latécoere. W 1933 roku napisał scenariusz filmu pod tytułem „Anna-Maria”.

Od 1934 roku pracował jako attaché prasowy francuskich linii lotniczych „Air France”. Między innymi przebywał na Dalekim Wschodzie oraz pisał reportaż z Moskwy i Hiszpanii. Dnia 4 września 1939 roku zmobilizowany został do lotnictwa wojennego jako oficer służby technicznej w stopniu kapitana. Po ponownym badaniu lekarskim i odwołaniu się otrzymał przeniesienie do dywizjonu eskadry wywiadowczej grupy lotniczej 1/33. W Algierze został zdemobilizowany. Stamtąd powrócił do Paryża, skąd udał się do USA. Po zajęciu przez wojska sprzymierzone Afryki północnej powrócił do lotnictwa „Wolnych Francuzów” de Gaulle'a. Zginął 31 lipca 1944 roku podczas lotu wywiadowczego w rejonie Grenoble — Annecy. Ogółem napisał dziesięć książek, w tym „Nocny Lot”, „Pilot wojenny”, „Cyklada”, „Mały książę” oraz „Ziemia — ofiarna ludzi”. Jego książki znane są na całym świecie. (m)

DOMODJEDOWO

Najmłodszym, ale i największym z czterech moskiewskich portów lotniczych jest Domodjedowo. Port ten służy jedynie do obsługi ruchu wewnętrznego ZSRR. Oddalony 30 km od stolicy Kraju Rad połączony jest z Moskwą koleją elektryczną, linią śmigłowcową i autobusową. Drogi startowe mają długość po 3 km i 30 m szerokości. Obecnie port Domodjedowo może odprawić 6 milionów pasażerów rocznie. Po dalszej rozbudowie liczba ta wzrośnie jeszcze bardziej. Nasz fotoreportaż pokazuje niektóre fragmenty sławnego już portu, zwanego często przez cudzoziemców „Moskiewskim Orly”. A to na pewno jest komplementem.



Z

ga i 35-letniego Michaela Gollinsa. Tym samym wyprawa tego statku miała najbardziej skomplikowany program ze wszystkich załogowych wypraw kosmicznych, zrealizowanych dotychczas w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Statek kosmiczny „Gemini-10” wystartował z Przylądka Kennedy'ego w dniu 18 lipca 1966 r., o godzinie 23 minut 20 czasu warszawskiego. Pierwszym jego zadaniem było przyłączenie się do wprowadzonej 100 minut wcześniej w bliskozemski ruch satelitarny na wysokości około 300 km rakiety „Agena-10”. W wyniku kilkakrotnych manewrów udało się to kosmonautom osiągnąć nadszpiewanie sprawnie o godzinie 5 minut 20 czasu warszawskiego w dniu 18 lipca. Tym razem stanowiło to jednak tylko

wstęp do następnego eksperymentu polegającego na uruchomieniu silnika tej rakiety i wykonaniu w ten sposób różnych manewrów. Nastąpiło to w nocy 3 godziny po połączeniu się z rakieta „Agena-10”. W wyniku krótkotrwałego jej działania statek kosmiczny poleciał po nowej orbicie, której perigeum znajdowało się w odległości 296 km od powierzchni Ziemi, a apogeum w odległości aż 763 km. Po raz pierwszy więc ludzie znaleźli się aż tak wysoko, zaledwie o mniej więcej 250 km od dolnej granicy pierwszego wokółziemskiego obszaru promieniowania. (Ponad południową częścią Atlantyku u wybrzeży Ameryki i ponad północno-wschodnią Syberią obszar ten zaczyna się nawet niżej, ale ponieważ płaszczyzna orbity „Gemini-10” niezbyt była odchylona od płaszczyzny równika ziemskiego więc statek kosmiczny nie zbliżał się do rejonów tych anomalii).

Kolejną zaplanowaną czynność miało stanowić kilkakrotne odłączenie się i przyłączenie się z powrotem do rakiety „Agena-10”. Ponieważ jednak kosmonauci zużyli zbyt wiele substancji odrzutowej,

stosowanej w silnikach rakietowych statku „Gemini-10” więc z doświadczeń tych zrezygnowano i zdecydowano się w czasie dalszego lotu wykorzystywać do wykonywania różnorodnych manewrów system sterowniczy rakiety „Agena-10”.

Po wykonaniu pierwszego z zadań kosmonauci udali się na spoczynek. Trwał on do godziny 16 w dniu 19 lipca.

Kolejną czynność wykonaną przez kosmonautów stanowiło przyhamowanie zespołu w perigeum przy pomocy krótkotrwałego uruchomienia silnika rakiety „Agena-10”. W wyniku tego zespół zaczął krążyć wokół Ziemi po orbicie kołowej znajdującej się na wysokości 384 km, co stanowiło przygotowanie do następnego ważnego eksperymentu tym razem o znaczeniu naukowym.

Stanowiło go otwarcie włazu kabiny ponad fotelem Collinsa i wykonanie przez niego szeregu barwnych fotografii w celu uzyskania danych geologicznych, astronomicznych i z dziedziny wykonywania fotografii barwnych w przestrzeni kosmicznej.

Geologiczna część eksperymentu obejmowała wykonanie fotografii pewnych wybranych charakterystycznych formacji na powierzchni Ziemi. Astronomiczna część obejmo-

wała wykonanie fotografii czterech gwiazd wysyłających intensywne promieniowanie ultrafioletowe, który to rodzaj promieniowania jest niemal całkowicie zatrzymywany przez ziemską atmosferę. Techniczna część eksperymentu obejmowała fotografie światła zodiakalnego i aureoli barwnej wokół ziemskiego horyzontu na kliszach uczulonych na promieniowanie czerwone, żółte, niebieskie i „szare” w celu stwierdzenia, które z nich najlepiej nadają się do badania tych zjawisk. Celem tych fotografii było także uzyskanie danych potrzebnych dla nawigacji załogowych statków kosmicznych które będą wyprawiane na Księżyc, uzyskanie danych meteorologicznych i danych o prądach morskich.

Aby wykonać fotografie Collins wstał ze swego fotela i wychylił się na zewnątrz kabiny, oczywiście zabezpieczony liną. Fotografie wykonywane były na taśmie o szerokości 70 mm kamerą specjalnego typu o bardzo dużej doskonałości optycznej.

W czasie wykonywania fotografii w skafandrach kosmonautów pojawiły się jednak silnie gryzące opary wydzielane prawdopodobnie przez wodorotlenek litowy stosowany w urządzeniach klimatyzacyjnych skafandrów jako chemiczny pochłaniacz dwutlenku węgla i innych gazów, toteż kosmonauci z prawdziwą ulgą zamknęli po 55 minutach właz ka-



ASTRONAUTYKA

PIERWSZY RAZ TAK WY- SOKO

Mgr inż. ANDRZEJ MARKS

dług pierwotnych planów kosmonauta miał przebywać w pobliżu rakiety „Agena-8” przez 55 minut. Ponieważ jednak utrzymywanie statku „Gemini-10” w jej pobliżu pochłaniało zbyt wiele substancji odrzutowej zasilającej silniki rakietowe statku „Gemini-10” więc Collins powrócił do kabiny po niecałej pół godzinie.

W czasie pobytu koło rakiet „Agena-10” i „Agena-8” kosmonauci badali zjonizowane ślady pozostawiane w ziemskiej jonosferze przez szybko poruszające się obiekty, a ogółem wykonali oni w czasie lotu 16 różnorodnych eksperymentów naukowych i technicznych.

Po udanym wykonaniu zaplanowanych czynności (gdyż niesprawności jakie ujawniły się w czasie lotu nie były duże) kosmonauci rozpoczęli przygotowania do powrotu na Ziemię. Silniki hamujące statku kosmicznego „Gemini-10” zostały włączone o godzinie 21 minut 30, gdy przelatywał on ponad Oceanem Spokojnym. Zmniejszyły one prędkość lotu z 7822 m/sec do 7689 m/sec, w wyniku czego statek kosmiczny zaczął łagodnie przybliżać się ku Ziemi, pogrążając się w atmosferę o coraz większej gęstości. Przelatywał on wtedy ponad Ameryką i Zatoką Meksykańską. Ostatecznie statek pomyślnie wodował w dniu 21 lipca o godzinie 22 w zachodniej części Oceanu Atlantyckiego, w odległości 7 km od oczekującego go lotniskowca „Guadalcanal”. W 36 minut później kosmonauci znaleźli się na pokładzie lotniskowca kończąc szczęśliwie swój udany lot, który dostarczył sporo nowych danych technicznych i naukowych, przyczyniając się do dalszego rozwoju kosmonautyki.



Zaladunek kabiny „Gemini-11” do wnętrza samolotu transportowego „Super Guppy”, który przewiezie ją do Cape Kennedy.



Po wodowaniu statku „Gemini” na Oceanie Atlantyckim. Za chwilę zblizający się lotniskowiec wyłowi kosmonautów i ekipę zabezpieczającą.

biny i włączyli urządzenia klimatyzacyjne kabiny.

W dniu 20 lipca wieczorem kosmonauci odłączyli się od rakiety „Agena-10” po 39 godzinach i 40 minutach wspólnego lotu z nią i udali się na spotkanie krążącej wokół Ziemi ruchem satelitarnym od marca rakiety „Agena-8”. Również i to spotkanie udało się im wykonać pomyślnie w ciągu kilku godzin jeszcze przed północą tego dnia. W kilka minut po północy czyli na samym początku 21 lipca Collins ponownie otworzył pokrywę znajdującą się nad jego fotelem, a następnie ubezpieczony 15 metrową liną opuścił statek i posługując się ręcznym silniczkem rakietowym przybliżył się do lecącej w odległości kilku metrów rakiety „Agena-8”. Następnie odjął on umocowaną na niej pułapkę mikrometeorów. Na jej miejsce Collins miał założyć drugą pułapkę ale nie udało mu się to, toteż wyrzucił ją w przestrzeń. Wkrótce po tym Collins zgubił kamerę filmową, która wyslizgnęła mu się z rąk ubranych w grube rękawice. Połeciała ona w przestrzeń jako samodzielny satelita naszej planety. We-



Za chwilę kosmonauta opuści statek „Gemini”. Na pierwszym planie widoczna jest linia ubezpieczająca.



NOWOŚCI MAŁEGO RAKIETNICTWA

ZBLIŻAJĄ się nasze coroczne zawody modeli rakiet organizowane przez Aeroklub Krakowski. Z tej okazji warto podać zainteresowanym kilka ciekawszych rozwiązań konstrukcyjnych, jakie ostatnio zanotowano za granicą.

Przede wszystkim interesująca informacja z ZSRR. Oto w Instytucie Politechnicznym w Krasnodarze opracowano serię silników rakietowych dla modeli. Impuls całkowity nowych silników waha się w granicach od 0,5 do 8 kg · sek/kg i odpowiada normom FAI. Do produkcji paliwa silników zastosowano jako środek wiążący smolę syntetyczną. Ogółem poddano próbom jedenaście typów silników. Długość silników od 65 mm do 160 mm, średnica od 17 mm do 32 mm, a ciąż od 0,36 kg do 3,6 kg. Ogólny widok standardowego silnika podano obok na rysunku.

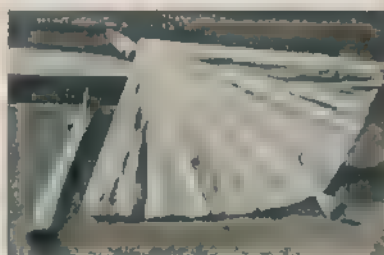
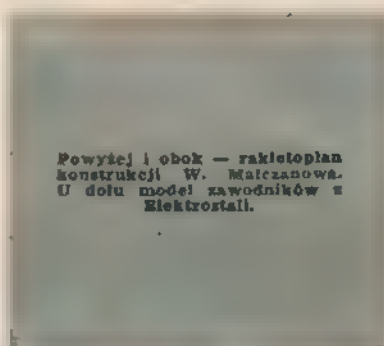
Jeżeli omawiamy już nowości radzieckie to wspomnieć należy o licznych opracowaniach rakietoplanów, które ostatnio można było o-

glądać na jednej z wystaw twórczości młodych techników. Oryginalny rakietoplan ze składanymi skrzydłami opracowany został przez Waleriego Mołczanowa, ucznia ósmej klasy. Plan tego interesującego modelu i zdjęcie podajemy obok. Inny, ale o podobnym układzie modeli wykonał zespół modelarzy rakietowych z podmoskiewskiego miasta Elektrostal.

Niektórym modelarzom sprawiają kłopot wyrzutnie. Najlepsze są oczywiście konstrukcje najprostsze bez specjalnych kombinacji, i takie właśnie wyrzutnie prętowe warto popularyzować. Na zdjęciu powyżej, wykonanym podczas zawodów międzynarodowych w Dubnicy, podano bardzo proste i jednocześnie sprawne wyrzutnie prętowe konstrukcji czeskosłowackiej (pierwsza i trzecia z lewej) oraz amerykańskiej. Wyrzutnia druga z lewej jest konstrukcji drewnianej i ma składane podnóżki ułatwiające transport. I co ważne, każdy pręt wyrzutni amerykańskiej był przed i po użyciu chroniony gumową białą piłeczką. Ochronę taką warto też polecić u nas. P.E.



Powyżej i obok — rakietoplan konstrukcji W. Mołczanowa. U dołu model zawodników z Elektrostali.



Z lewej: Czechosłowak P. Bareš, jeden z młodych zawodników, który odniósł duży sukces w Dubnicy. Specjalność — rakietoplany. Powyżej — instalacja zapłonowa amerykańska Stine, zabudowana w przenośnej skrzynce.



Silnik radziecki opracowany w Krasnodarze. Konstrukcja z kartonu, dysza z tworzywa sztucznego.



Jan Bury przygotowuje do startu swego wieloczynnościowego „Smoka”. Wykonał on najwięcej lotów treningowych, a wiele wiązań skrobaczych zasługiwało na wysokie oceny.



Startuje radiomodel wieloczynnościowy Edmunda Osiońskiego. Konstrukcja tego modelu wyróżnia się wprost niezwykłą wytrzymałością.



Zenon Korsak i jego radiomodel szybowca jednoczynnościowego. Model ten służył do szkolenia przyszłych radiopilotów.

REKORDY NA ŚWIĘTO LOTNICTWA

W dniach od 16 do 20 lipca br. odbył się w Lissich Kątach koło Grudziądza ogólnopolski oboz treningowo-rekordowy dla modelarzy oraz kurs sędziowski, zorganizowane przez APRL. W obozie wzięło udział kilkunastu modelarzy przede wszystkim z modelami skrobaczymi na uwięzi i radiomodelami różnego rodzaju. Ale trenowali także modelarze z modelami wolnostojącymi oraz rakietowymi.

Miłą niespodzianką był „cyrk” rodziny Paździorków, w którym występowali dwaj juniorzy Staszek i Marek świetnie dający sobie radę z pilotowaniem i obsługą modeli na uwięzi. Trenował ich tato — Maksymilian.

Radiomodelarze przekładowali wyrazny pech. Niemal wszystkie modele ulegały mniejszym lub większym uszkodzeniom. Powodem tego były najprawdopodobniej zakłócenia postronne, stwierdzone po niekontrolowanych reak-

cjach różnych modeli. Niestety brak monitora uniemożliwił stałą kontrolę pasma radiomodelarskiego.

Okrasą obozu były próby ustanowienia rekordów. Wprawdzie oczekiwany z wielkim zainteresowaniem start specjalnego radiomodelu latającego „Maraton” inż. Wiesława Schiera nie odbył się z powodu uszkodzenia podczas pierwszych prób obrotu, ale nie zawiódł RWD-5. Dodajmy, że „Maraton”, to model z 2 silnikami Jena 1 cm, umieszczonymi na obu końcach kadłuba, z przednim sterem kierunku i usterzeniem poziomym ze wzniosem. Zapas paliwa wystarcza na 8—12 h pracy silnika (w pierwszej fazie lotu mają pracować oba silniki, potem tylko przedni). Kierowanie sterem kierunku oraz trymerem wysokości. „Maraton” to małe arcydzieło techniki modelarskiej (pod względem rozwiązania technicznego i wykonania), ale wymaga jeszcze systematycznych prób w locie.

27. VII. br. wystartował z ręki radiomodel redukcijny RWD-5, który po upływie 55 min. 56 sek. wylądował w odległości 77,1 m od miejsca startu ustanawiając nowy rekord krajowy. Ten sam model uzyskał 28. VII. br. wysokość lotu 630 m (kontrolowaną przez barograf na pokładzie samolotu), a więc — drugi rekord krajowy. Następną próbą podwyższenia rekordu wysokości nie powiodła się z powodu usterek w instalacji paliwowej. Warto dodać, że podczas lotu na długotrwałość model uzyskał wysokość rzędu 1000 m po 50 min. pracy silnika.

Podsumowując można stwierdzić, że tegoroczny oboz i kurs modelarski w Lissich Kątach spełniły swą rolę, do czego przyczyniła się tradycyjna życzliwość kierownictwa i całego personelu Szybocowej Szkoły Wyczynowej oraz piękna pogoda.

Tekst i zdjęcia:

JANUSZ WOJCIECHOWSKI



Inż. Wiesław Schier jest wyraźnie zadowolony ze swego RWD-5. Właśnie przed chwilą model ten ustanowił nowy rekord wysokości. Pełna dokumentacja z obu rekordów została przekazana do APRL w celu zatwierdzenia.

Napełnianie paliwem zbiornika woreczkowego z folii w rekordowym radiomodelu RWD-5. Zdolna obsługa regulatora silnika (sprężonego z klapką wywołującą ster wysokości) oraz steru kierunku.



RWD-5 na chwilę przed startem po rekord długotrwałości. Rozpiętość — 1,7 m, pow. całkowita — 54 dcm² (płat — 42,9 dcm²), ciężar bez paliwa — 1,96 kg, z paliwem — 2,3 kg, obciążenie pow. — 24,7/25,5 G/dcm². Silnik samozapłonowy MVVS 2,5 TR (2,46 cm³).

PYCHA UKARANA

NIC tak nie szkodzi, jak zbytnia pewność siebie, połączona z gapiostwem. Doświadczylem tego niegdyś sam na sobie, z uszczerbkiem dla własnej całości i dla całości piekielnie mocnego grata, jakim był szkolny szybowiec SG-38, zwany „patykiem”.

Jakież to dawne czasy! Dawne, a mnie się wydaje, że to było wczoraj. Był wtedy koniec maja 1948 roku. Cudowny, rozpromieniony wiosennym słońcem poranek zastał moją grupę na południowym stercie goleszowskiego wzgórza Chełm, pracującą w pocie czoła już od 5 godzin rano.

Nie oszczędzaliśmy się. Pod czujnym, bystrym, a tak jednocześnie serdecznym i koleżeńskim okiem instruktora Leopolda Tajnera szlifowaliśmy swą formę adeptów sztuki latania, taszcząc z wysiłkiem ciężkie szybowce z miejsc ich lądowań — na szczyt, by znów z bijącym sercem — zażyć niezwyklej rozkoszy kilkudziesięciu sekund samodzielnego lotu, zakończonego lądowaniem na łąkach leżących u stóp góry, a w pobliżu bitej drogi wiodącej z Goleiszowa na Chełm, gdzie mieściły się zabudowania szkoły szybowcowej. I znów transport. Bez konia, bez maszyny wyciągowej, jedynie przy użyciu swych własnych, zbolających i pełnych odcisków rąk.

Nielatwą sprawą było wtedy się szkolić. Człowiek po całym dniu ciężkiej pracy na starcie nie nadawał się wieczorem do niczego innego jak tylko do zjedzenia kolacji i rzućcia się na twarde łóżko w baraczkach, aby natychmiast zasnąć twardym snem. Nawet myśli o zwykłej randce przychodziła z trudem.

Lecz dość narzekania, przenieśmy się lepiej na szczyt Chełmu, gdzie akurat wypadła moja kolejka startu. Ujrzałem instruktora idącego w tym kierunku.

— Uwaga! Jurek, dobrze: zaraz po starcie oddasz trochę drążek, aby nabrać prędkości, no, zresztą co ci będę mówił, sam wiesz. Zadanie jak zwykle: lot prosty, zakręt w lewo o 90 stopni, w prawo o 180 stopni, znów w lewo o 180 stopni i w prawo o 90 stopni z wyjściem do lotu prostego. Lądowanie, o tam, na tym zielonym polku przed sadami owocowymi — zakończył swą tyradę Poldek, pokazując mi wyciągniętą ręką ledwo widoczny prostokąt pola lnu aż pod domami Goleiszowa. A w chwili potem, odstąpiwszy parę kroków:

— Pilot? — krzyknął sakramentalne pytanie pod moim odresem, nadając głosowi brzmienie ostre, mobilizujące.

— Gotów! — wyrzuciłem z siebie pełną pierś.

— Ogon? — zabrzmiało ostro ponownie. Głowa Leopolda, jak na wojskowej paradzie, energicznie wykonała zwrot w prawo.

— Gotów! — wrzasnął cienko Jasio, dyżurujący akurat przy zaczepie ogonowym.

— Liny? — wyprychnęło z potężnych poldkowych miechów trzecie pytanie.

— Gotów! — huknęło ośmiu chłopów, przyczajonych dwiema czwórkami przy dwóch gumowych linach, biegających od dziobu szybowca skosem w lewo i prawo do przodu.

— Naaaciaga! — ułożył sobie Poldek, formułując komendę w znacznie wyższym tonie.

— Uuh! — jęknęło w powietrzu głębokie westchnienie. Stęknęła ziemia pod krokiem drużyny naciągającej liny. Twarze mieli zaciete, twarde, mściwe, bez uśmiechu. „Zabijają mnie, skurczybyki!” — pomyślałem w ułamku sekundy. Było to li tylko proste stwierdzenie domniemanego faktu, bez cienia strachu i naturalnie bez uzasadnienia. O! takie sobie przyjacielskie przypuszczenie.

— Bieeegiem! — pastwił się Poldek.

Popatrzyłem beznamiętnie na obie liny. Były już bardzo cienkie i bardzo długie. Wyczuwa-

łem, jak szybowiec dygoce oparty płozą na wysmołowanym łożysku startowym.

— Puść! — wyrzelił Tajner. Aż przykurczył nogi w kolanach. W chwilę potem oparł obie dłonie na biodrach i wyprostowany, ze zmarszczonymi brwiami, patrzył na start szybowca.

Ja zaś wyprysnąłem w powietrze, jakby wyrzucony z wyrzutni na lotniskowcu. Jasio, szarpnąwszy drut wiodący do tylnego zaczepu, przewrócił się jak długi. „O rany, ale dali naciąg!” — szepnąłem w duchu.

Start był wspaniały, atomowy — motna by powiedzieć dziś, po osiemnastu latach.

W ogłuszającym gwiździe powietrza płynąłem wraz z szybowcem hen na południe od szczytu, a w sercu i duszy miałem nic tylko jeden wielki, potężny, radośnie tryumfalny śpiew: Lecę! Sami Co za szczęście!

Popatrzyłem pod siebie. Kilkadziesiąt metrów niżej przepływały zwolna pod szybowcem prostokąty łąk i pól. Leciałem ku słońcu. Nigdy jeszcze w życiu nie odczuwałem tak głębokiego uczucia zadowolenia, ba, chyba nawet zachwyty. Złożyło się na taki stan kilka czynników: niezwykle piękno krajobrazu, wyłoczonego ciepłymi promieniami słonecznymi, radość idąca wraz ze świadomością, że oto umiem latać, że sam panuję nad lotem szybowca, wreszcie coś, czego właściwie do dziś dobrze nie potrafię określić. Chociaż... tak, chyba wiem, co to było. To była duma, prawie pycha z posiadanych umiejętności.

W pewnej chwili zorientowałem się, że czas lądować. Wyznaczona przez instruktora łąka zbliżała się coraz bardziej. Stało się równocześnie coś, czego powagi absolutnie nie doceniałem: jednostajny gwizd powietrza, towarzyszący memu lotowi ustał. Zrobiło się cicho. Wydawało mi się, że szybowiec — jak wielka wałka — majestatycznie zawisł w powietrzu.

Oddałem lekko drążek. Podciął mi bez oporu do przodu. Zdziwiony ponowiłem ruch: to samo. W lewo i prawo — też bez rezultatu. Stery już nie słuchały.

Wreszcie doszło do mnie, zrozumiałem, że stało się coś nieodwracalnego, strasznego, choć w tak pięknej scenerii: maszyna utraciła sterowność, wytraciłem prędkość.

Za późno było, a właściwie już niemożliwe aby cokolwiek przeciwdziałać. Pelen przerażenia, świadomy swej bezradności, notowałem tylko automatycznie kolejno po sobie następujące fakty: szybowiec zadrział, jego dziób, jakby chwiejąc się, najpierw lekko unosił się, by potem gwałtownie runąć w dół.

Jak kamień, rzucony ręką człowieka, leciałem teraz po torze opadania ku ziemi, w ostrym lewym skręcie. Nic już nie mogło mnie uratować.

Piszę te słowa — więc coś mnie jednak ocalało. Tym czymś była mała wysokość. Zwalilem się na łąkę z około 30–40 metrów. Głuchy huk, czarno przed oczami, dzwony w uszach — i cisza.

Otworzywszy oczy ujrzałem najpierw jakiegoś małego ptaszka, który przypatrywał mi się ciekawie, przechyliwszy główkę. Ptaszek siedział na końcu lewego płata i ćwierkał. W jego piosence, przyznając to samokrytycznie, usłyszałem coś bardzo dla mnie nieprzyjemnego:

„Ti — i — i — i — rii — i — i — i — dlo — oo — ta.”

Zachnąłem się krzywiąc z bólu w plecach. Zwolniłem zatrząsk pasów i zwałem się jak długi na trawę. Ptaszek ironicznie ćwierkał dalej, a ja — ha, trudno, musiałem mu przyznać rację.

Zapytacie o skutki gapiostwa? Nad podziw niewielkie: zerwany mięsień w plecach, lekki szok, pęknięcie płozy szybowca, naderwana parciańska taśma piersiowa.

I blamaż, i pelen grozy i wyrzutu wzrok instruktora, i jego słowa: Jak mogłeś!!

To było najgorsze.

★

Na randkę jednak za tydzień poszedłem. O lasce wprowadzić, sycząc z bólu przy każdym kroku, ale poszedłem. Latać też zacząłem,



czwartego dnia. Żaden potem na kursie lepiej ode mnie nie latał, a już wsiadłem się precyzyjnie lądować. (Nikt przecież nie wiedział, że ja po prostu musiałem tak lekko, tak delikatnie przyziemiac maszynę, bo... panicznie bałem się każdego wstrząsu. Powodował on piekielny ból zerwanego mięśnia (co trzymałem oczywiście w ścisłej tajemnicy).

JAK RZUCAŁEM WIANKI

BYŁO to co najmniej 15 lat temu, w czerwcu. Miejsce akcji: Zar, a właściwie jezioro u jego stóp. Osoby: „Pedro” i ja, no i archaiczny CSS-13, który idealnie nadawał się do celów określonych w tytule tego wspomnienia.

Miejscowe władze administracyjno-polityczne, w porozumieniu z kierownictwem szybowiska na Zarze, postanowiły nadać lotniczy charakter wiankowemu świętu. Nie przypuszczaliśmy, co z tego może wyniknąć, no, ale chcieliśmy przecież dobrze. Uzgodniono wspólnie, że w dniu 24 czerwca nad jeziorem Porębowiskim przeleć w szykach wszystkie samoloty, jakimi dysponował Zar (zdaje się, o ile pamiętam, że przyłożyło się do tego i Bielsko), a potem jeden z nich rzucić do wody jeziora wianki.

Myśl przednia, tegie głowy ją powzięły. Okropnie nam się to podobało. Każdy się pchał, aby wziąć aktywny udział w tej powietrznej defiladzie. Poruszyłem wszystkie sprężyny: znajomość z Tadeuszem Górą (miał być liderem defilady), z kierownictwem szybowiska, z instruktorami, ba, przekupiłem nawet jednego z muirowanych kandydatów na pasażerskie miejsca, aby „nagle poczuł się źle”. Okazało się to zresztą niepotrzebne.

Udało się. Na odprawie w wigilię święta zaakceptowano moją kandydaturę, podaną przez jednego z mych agentów (płatnego obietnicą natychmiastowego wydrukowania jego artykułu). Miałem polecieć w tylny kabinie CSS-a, pilotowanego przez „Pedre”.

Rano poszedłem się do niego zameldować. Przyjrzał mi się krytycznie, ruszył wąsem, a potem spytał jakby od niechcenia:

JERZY
ZARĘBSKI

Z DAWNYCH LOTNICZYCH LAT



Foto: B. Koszewski

— Rzucał pan już kiedyś z samolotu mel-dunki?

— Oczywiście (kłamalem bezczelnie, ale cze-go się nie robi dla sprawy).

— To dobrze, bo mamy ciężkie, ale efektow-ne zadanie. Pańska rola jest niesłychanie ważna.

— Rozumiem. Wykonam każde zadanie. Zda-je się, że odruchowo stanąłem przy tym na baczność trzaskając obcasami. „Pedro” uśmiech-nął się z zadowoleniem i zatarł ręce.

— Pokażemy numer, jakiego świat nie wi-dział.

Poklepał mnie po przyjacielsku i zapropo-nował, żebyśmy poszli po odbiór wianków.

Było ich pięć czy sześć: duże, o średnicy przy-najmniej 40 centymetrów, solidnie uplecione z jakichś zielonych witek, ciężkie i twarde.

— Mój plan jest taki: mamy lecieć jako ostat-nia maszyna w szyku. Po przedefiniowaniu nad jeziorem zawrócimy nad kościółkiem w Mię-dzybrodziu i weźmiemy ponownie kurs na jezioro, w kierunku tamy. Na moje sygnały głosowe będzie pan rzucał wianki w rejonie korowodu łodzi. Zawrócimy za tamą, przed-ostatni wianek rzuci pan celnie tuż za nią, a ostatni przed trybuną, obok orkiestry. Jasne?

— Tak jest! — odkrzyknąłem niemal, a dusza aż piała we mnie z zachwyty. „Pedro” uśmiech-nął się mocno ukontentowany, widząc mój entuzjazm.

★

Lecieliśmy. Wszystko przebiegało zgodnie z planem. Nasza powietrzna armada, złożona z kilku starych gratów płynęła majestatycznie nad środkiem jeziora, na którego fali kołysały się — poruszane delikatnymi uderzeniami fali — dziesiątki pięknie udekorowanych choro-giewkami łodzi, łódek i kajaków.

Nad kościółkiem lider wykonał zakręt w le-wo, reszta maszyn za nim. Ich rola się skończy-la. Teraz my, tzn. „Pedro” i ja, przystąpiliśmy do akcji.

Zakręt o 180 stopni. Kierowany wprawna-ręką pilota, CSS lekko nurkując rozpoczął na-lot po linii wodącej wzdłuż wielgachnego węża łodzi i kajaków na jeziorze.

Trzymałem w prawej dłoni wianek, przycis-kając mocno do zewnętrznej ściany kadłuba. Sam byłem również nieco wychylony. Czekaając na sygnał pilota mrużyłem atakowane przez

oicie powietrza oczy. Czulem, że płyną z nich ciurkiem łzy.

— Siuup! — wrzasnął „Pedro” półodwracając ku mnie głowę.

Posłusznie rozwarłem palce dłoni. Wianek (ten największy) runął jak ciężka bomba w dół. Siegnąłem po drugi.

— Siuup! — dobiegła do mnie nowa komenda.

Puściłem. Zdążyłem tylko zauważyć, że rzut był wycelowany w sam środek filuternego koła utworzonego przez kilkanaście zalotnie wyfla-kowanych łódek. W środku koła płynęła jakaś tratwa, na której w cudownie wymodelowanej pozie prezentowała swe obfite kształty rozeb-rana maksymalnie rusalka.

— Siuup! — doszło do mnie po raz trzeci, gdy sunęliśmy jak bombowiec na tamę. Rzu-cilem celnie na czołową łódź.

Muszę przyznać, że zasmakowałem w zrzu-tach. Przypuszczam, że byłaby ze mnie pociecha, gdyby chodziło kiedy o jakąś konkretną akcję zrzutową, np. jakąś dywersję czy coś w tym rodzaju.

Przekoczyliśmy tamę. Ostry zakręt w lewo — i już jesteście na kursie powrotnym.

„Pedro” ostrzegawczo podniósł dłoń do góry. Schwyciłem wianek. Na tamie, przy barierce stała w pewnym oddaleniu od tłumy grupka oddzielenie ubranych ludzi. „Pewnie miejscowi Notable” — pomyślałem beznamiętnie. I zro-bilem kawał „Pedrze”: puściłem wianek trzy sekundy wcześniej. Na jego „siuup” — skinąłem głową. A sam, z ciekawością badacza nauko-wego, obserwowałem lot wianka. Grzmotnął z impetem w sam środek uroczystej grupy. Roz-leciały się w powietrzu jakieś papiery. „Pew-nie mowa” — przeleciała mi przez głowę chłod-na, mściwa myśl. „Będzie musiał mówić z pa-mięci”.

Lecieliśmy dalej. „Pedro” obrócił ku mnie głowę i ciekawie mi się przypatrywał. Potem kciuk lewej dłoni podniósł do góry, mrugnął okiem i wskazał na widniejącą z prawego sko-su trybunę, obok której wesoło polyskiwały w słońcu odblaski wody strażackiej orkiestry. Rinełi jakiegoś marsza, co — jako lubiący mu-zykę — odgadnąłem z charakterystycznych ru-chów rąk dyrygenta.

Oto maszyna już lekko nurkuje. Cały zamie-niłem się w celownik bombardierski. „Muszę

trafić przed trybuną, między nią i masztem” szeptałem przez zaciśnięte zęby.

Wreszcie: „Siuup!”. Poszedł wianek, jak kie-rowana falami radiowymi rakietą. „Pedro” rzucił maszynę w lewy zakręt. Danym mi było jeszcze ujrzeć, jak wianek z sil parowego młota wał w rozwarły lej największej trąby w or-kiestrze.

★

Trzęsienie ziemi — to jeszcze nic w porów-naniu do tego, co się zaczęło robić w wyniku naszej akcji. Najlepiej to przedstawić słowami kolegi, który przyniósł nam (tj. „Pedrze” i mnie) wiałówkę do domowego aresztu w jednej z izb baracku:

„Rozdzwoniły się telefony, mówię wam, piekło na ziemi. Byliby was rozszarpali, gdyby mogli od razu złapać. Cyklon nie zrobiłby większego zamieszania.

Pierwszy wieniec zrzuciliście na maszt żag-lówki. Przechyliła się tak mocno, że do wody wpadł facet przebrany na Neptuna. Wiecie, ten z taką wielką przyklejoną brodą. Ledwo go uratowali, nie umiał pływać. Drugi rzut pod-ciął nogi tej grubej nimfie na tratwie. Padając jak długa tak rozkołysała tratwę, że o mały włos byłaby ją utopiła wraz z całą swą świtą. Tu wpadliście fatalnie: ta nimfa to podobno córka prokuratora. Będziecie się musieli gęsto tłumaczyć.

Trzeci wieniec zmiótł z pokładu czołowej łó-dzi transparent z jakimś hasłem. Mieli wam za to dać zdrowego łupnia, ale okazało się, że „Ntch żyje” było wymalowane przez „rz” i machnęli ręką.

Co do zrzutu na tamę, to miało się to skończyć fatalnie, ale ten z przygotowaną na kartkach mową — jak się okazało — był podobno przed wofną w lotnictwie i wstał się za wami.

Najgorzej z orkiestrą. Nie dlatego, żeby coś się złego stało, nie. Strazak cały i trąba też. Tylko on nie może przeżyć kompromitacji: działo się to na oczach całej jego rodziny, wraz z kandy-datką na małżonkę. Tam ryczeli wszyscy ze śmiechu. A w ogóle, to poza małym bałaganem nic takiego złego się nie stało. Cholernie wzro-sły wasze szanse u miejscowej pici pięknej. Na dzisiejszej zabawie, o ile was zwolnią z pudła, będziecie rozchwytywani”.

Zwolnił. Tylko „Pedra”. Moje zbrodnie oce-niono jako cięższe.



ciach. Dwie są w kraju wyższe uczelnie na których studiować można lotnictwo. Pierwszą, cywilną, jest Politechnika Warszawska a ściślej Wydział Mechaniczny, Energetyki i Lotnictwa tej uczelni. Adres Dziekanatu — Warszawa, ul. Nowowiejska 24. Drugą uczelnią kształcąca inżynierów lotniczych jest Wojskowa Akademia Techniczna w Warszawie.

Warunki przyjęcia są tu takie same jak na wszystkie inne wyższe uczelnie w kraju. Kandydaci na Politechnikę Warszawską zgłaszają się bezpośrednio pod wskazanym tu adresem. Natomiast kandydaci na WAT kierowani są poprzez komendy WKR lub WKW.

O studiach tego zawodu nie trzeba chyba wiele mówić. To przecież najwyższej kwalifikowana kadra techniczna lotnictwa, kontynuatorzy najlepszej i twórcy nowej technicznej myśli lotniczej.

TECHNIK

Możliwości zdobycia zawodu technika lotniczego są bardzo szerokie i to zarówno w szkołach wojskowych jak i cywilnych. Zaczniemy od tych pierwszych. Oto ich wykaz: Techniczna Oficerska Szkoła Wojsk Lotniczych w Oleśnicy; Oficerska Szkoła Radiotechniczna w Jeleniej Górze; Oficerska Szkoła Przeciwlotnicza w Koszalinie.

DISCE PUER

CZYLI

DROGA DO ZAWODU LOTNICZEGO.

Absolwenci 3-letnich oficerskich szkół zawodowych otrzymują dyplom technika określonej specjalności oraz stopień oficerski. Wysokie kwalifikacje fachowe gwarantują im pracę w wojsku. Są też przyjmowani z otwartymi rękami przez przemysł i lotnictwo cywilne w momencie kiedy zdecydują się z czasem na opuszczenie szeregów wojskowych.

Najważniejszymi wymaganiami dla kandydatów do technicznych szkół oficerskich są: wiek 18—24 lata, świadectwo dojrzałości, nienaganna opinia, pomyślne złożenie egzaminu wstępnego.

Natomiast absolwenci szkół podstawowych kwalifikacje technika lotniczego zdobyć mogą w cywilu, w czasie 5-letniej nauki w: 1. Lotniczych Zakładach Naukowych (dawniej Technikum Budowy Sliników Lotniczych) — Wrocław Psie Pole, ul. Kiełcowska 43—53; 2. W technicznych przyzakładowych istniejących na ogół przy Wytwórniach Sprzętu Komunikacyjnego, m. in. w Warszawie, Rzeszowie i Świdniku.

W pierwszym przypadku należy zgłosić się bezpośrednio pod wskazanym tu adresem. Jeśli chodzi o technika istniejące przy WSK to kształcą one najczęściej kandydatów z swego terenu. Wasza Włec w tym sprawie by także technikowi odnaleźć w okolicach miejsca swego zamieszkania. W razie niemożności zdobycia adresu możecie zgłaszać się do Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego — Warszawa, ul. Krucza 36, które wasze Wam odpowiedni adres i udzieli wyjaśnień.

Wymagania jakie stawia się kandydatom są takie same jak do wszystkich 5-letnich techników zawodowych. W niektórych z wymienionych tu szkół wydzielony jest 3-letni program nauczania dla absolwentów zasadniczych szkół zawodowych.

MECHANIK

„Złote ręce” mechaników lotniczych są zawsze bardzo wysoko cenione. To właśnie oni obsługują najczęściej bezpośrednio samoloty. W wielu z nich pracuje też w przemyśle lotniczym, warsztatach naprawczych itp. Od pracy mechaników lotniczych zależy na co dzień sprawność maszyn w powietrzu a więc i życie pilota.

Jak więc zdobyć ten ciekawy i odpowiedzialny zawód? — Zaczniemy znów od wojska. Kwalifikacje mechanika lotniczego zdobyć można w czasie 5-letniej ochotniczej zawodowej służby wojskowej. Także w podoficerskiej Technicznej Szkole Wojsk Lotniczych dla żołnierzy zasadniczej służby wojskowej.

Dokładnych informacji o wszystkich możliwościach zdobycia zawodu mechanika lotniczego w wojsku udzielają komendy WKR lub WKW. Tam też rzadziej Wam zgłaszać się ze szczegółowymi pytaniami i wątpliwościami. Przypominamy tylko, że kandydaci na wojskowych mechaników lotniczych (po wojsku można pracować w lotnictwie cywilnym lub w prze-

myśle lotniczym), powinni mieć ukończone 8—10 klas lub zasadniczą szkołę zawodową.

Jeśli chodzi o cywilne szkoły mechaników lotniczych to sprawa wygląda podobnie jak z kształceniem techników lotniczych, z tym że nauka trwa krócej. Mechanikiem lotniczym można bowiem zostać po ukończeniu jednej z 3-letnich zasadniczych szkół zawodowych istniejących przy Wytwórniach Sprzętu Komunikacyjnego lub w Lotniczych Zakładach Naukowych we Wrocławiu. Adresy i sposób załatwiania formalności związanych z przyjęciem są takie same jak przy staraniu się do techników.

KONTROLER RUCHU LOTNICZEGO

Jeśli ktoś z Was ma maturę a nie wie co z sobą zrobić niech bezzwłocznie złoży podanie pod adresem Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych — Warszawa, ul. Grójecka 17. W tej bowiem instytucji zdobyć można załatwienie w kilka miesięcy umiejętności i pracę kontrolera ruchu lotniczego. Wymagania — oprócz matury i 18 lat, egzamin z języka angielskiego w zakresie nauczania w szkole średniej. Prowadzenie samolotów w korytarzach powietrznych, określanie ich położenia, obsługa różnego typu radarów, sprowadzanie samolotów do lądowania, kierowanie ruchem na lotnisku itp. — oto domena tych ludzi, czuwających nad osłokształtem ruchu lotniczego.

STEWARDESSA

Choć w tytule mowa tylko o chłopcach to jednak i dziewczęta mogą znaleźć pracę w lotnictwie. Najpopularniejszym zawodem lotniczym dla kobiet jest zawód stewardessy, latającej lub naziemnej. Na dobrą jednak sprawę kobiety mogą zdobywać wszystkie wymienione tu dotąd zawody, choć w praktyce wygląda to trochę inaczej. Tylko wojsko jest całkowitą domeną mężczyzn.

Powróćmy jednak do zawodu stewardessy. Od kandydatek na „latające gospodynie” samolotów pasażerskich Polskich Linii Lotniczych LOT wymaga się m. in.: ukończenia 18 lat, świadectwa dojrzałości, poprawnej znajomości dwóch języków zachodnioeuropejskich, dobrej prezencji i takiegoż zdrowia. Ponadto zamieszkania na stałe w Warszawie lub okolicach.

Nie są to wymagania łatwe. Tym dziewczętom, które jednak spełniają te warunki a w przyszłości chciałyby przywdziać mundur stewardessy podajemy adres Polskich Linii Lotniczych LOT, które organizują co pewien czas kursy dla kandydatek do tego zawodu: Warszawa, ul. Grójecka 17.

Wbrew pozorom z tej ostatniej propozycji zawodu skorzystać mogą także chłopcy. Coraz częściej bowiem na pokładzie samolotów spotkać można oprócz stewardessy także stewarda.

★

Młodzi Przyjaciele!

Jak więc widzicie lista przedstawionych tu Wam zawodów lotniczych jest dosyć długa, choć z pewnością nie wyczerpuje wszystkich możliwości. Życzymy takiego wyboru, który przyniesie Wam pełne zadowolenie i satysfakcję.

Z lotniczym pozdrowieniem

WASZ PRZYJACIEL

Foto: St. Iwan i B. Koszewski



Młodzi Przyjaciele!

Zapewne wielu z Was zastanawia się lub wkrótce zastanawiać się będzie nad wyborem zawodu. Wiemy, że niejednokrotnie, z różnych przyczyn, niełatwo jest zdecydować się na taki lub inny wybór. Przedstawiając możliwości i wskazując drogę do zawodu lotniczego pragniemy pomóc Wam przy podejmowaniu tej ważnej życiowej decyzji.

Jak więc zdobyć związany z lotnictwem zawód, jak zostać lotnikiem w szerokim rozumieniu tego słowa? — Możliwości jest co najmniej kilka. A oto niektóre z nich.

PILOT

Rozróżniamy kilka rodzajów pilota zawodowego: wojskowy, komunikacyjny, sanitarny, gospodarczy, instruktor lotnictwa sportowego. Obecnie do każdego z tych zawodów droga prowadzi przez szkolenie podstawowe w aeroklubach — najpierw na szybowcach a potem na samolotach.

Wymagania jakie stawia się kandydatom są następujące: wiek 16—21 lat (do lat 18 konieczne pozwolenie rodziców), wykształcenie średnie stwierdzone świadectwem dojrzałości lub uczęszczanie co najmniej do przedostatniej klasy liceum lub technikum, dobre wyniki w nauce, nienaganna opinia, odpowiednie warunki zdrowotne stwierdzone przez specjalną komisję lotniczo-lekarską (skierowania na badania wydaje aeroklub).

Kandydaci na pilotów wojskowych (wiek 16—18 lat) przechodzą wstępne szkolenie, również w aeroklubie, w ramach tzw. Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I-go (szybowcowego) i II-go (samolotowego) stopnia. Szkolenie to nie kończy z zajęciami w szkole bowiem odbywa się w czasie wakacji. Z kolei już jako młodzi piloci stają się oni słuchaczami 3-letniej Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Po jej ukończeniu młodzi piloci otrzymują stopień oficerski i podejmują pracę w charakterze pilota samolotów wojskowych w jednej z jednostek lotniczych.

Dodać trzeba, że jest to najmniej skomplikowana i najbardziej godna polecenia droga zdobycia zawodu pilota. Tym bardziej, iż z czasem istnieją możliwości ewentualnego przejścia do pracy w charakterze pilota pozostałych rodzajów lotnictwa.

Szybowce i samoloty czekają. Wystarczy tylko zgłosić się z prośbą o przyjęcie na szkolenie lotnicze, najlepiej w okresie jesienno-zimowym, do najbliższego z wielu aeroklubów rozsianych po całej Polsce. Czas leci bardzo szybko. Nim się obejrzycie będziecie już siedzieć za sterami. Zawód jest piękny i intrygujący. Nie ma się więc co długo zastanawiać. Jak na przyszłych pilotów przystało decyzję powinniście podjąć szybko. Zawód pilota choć niełatwy (w lotnictwie bowiem w ogóle nie ma zawodów łatwych) może zaimponować każdemu. Daje wiele osobistych przeżyć, łączy w sobie wciąż wiele romantyki, zapewnia pełną satysfakcję z powodu sterowania najnowszymi samolotami. Jest to bez wątpienia zawód ludzi odważnych, wyjątkowo zdrowych i mądrych. Do zobaczenia więc na lotnisku.

Poprzez wstępne, wyżej omówione szkolenie lotnicze, razem z kandydatami na pilotów, przechodzą również ci wszyscy, którzy pragną zostać nawigatorami. Wyodrębnienie grupy kandydatów na nawigatorów następuje bowiem dopiero w czasie nauki w Oficerskiej Szkole Lotniczej.

INŻYNIER

Na najtęższe głowy, o dużych zdolnościach i zamiłowaniu do nauk technicznych, czeka zawód inżyniera lotniczego o różnych specjalnościach.

POZIOMO: 4 — urządzenie radiolokacyjne, stosowane głównie w nawigacji i obronie przeciwlotniczej; 7 — skrót nazwy zakładów na Okęciu, które w r. 1963 obchodzą 35-lecie swego powstania; 8 — uczone badający ciała niebieskie i ich ruchy; 12 — inicjały autora książki „Trzecie pokolenie”; 13 — kosmonauta, który pierwszy orbitował w Kosmosie; 14 — jednostka miary temperatury lub część wielostopniowej rakiety balistycznej; 15 — imię Ciołkowskiego; 16 — kierowca samochodu; 18 — satelita radziecki o masie 12 200 kg, wystrzelony 16 lipca 1965 r. lub element jądra atomowego; 21 — grozi pilotowi, gdy samolot znajduje się w chmurze burzowej; 23 — chluba kulturysty; 24 — pionier szybownictwa polskiego, konstruktor „Lotni”; 26 — spadochronowy mistrz Polski na rok 1963; 28 — jednostka ilości ciepła; 29 — w modelarstwie — znany jest japoński lub ściany; 31 — radioaktywność; 32 — zbiornik na

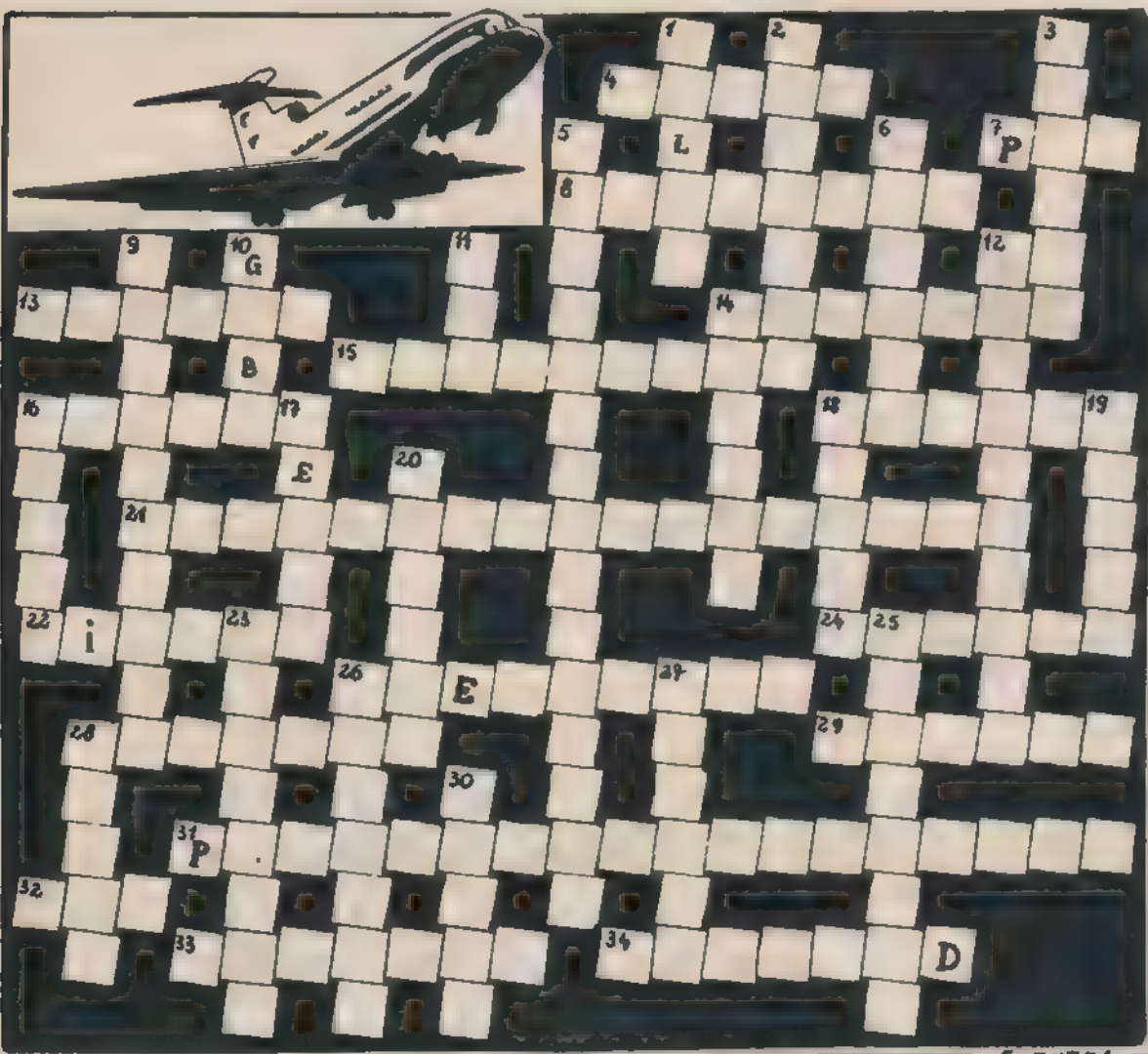
paliwo; 33 — samolot, który może lądować i startować na wodzie i na lądzie; 34 — przyrząd mierzący ciśnienie atmosferyczne — rodzaj barometru.

PIONOWO: 1 — przewrót przez głowę, wykonany bez żadnego punktu podparcia; 2 — ustne lub pisemne sprawozdania, składane zwierzchnikowi (l. mn.); 3 — miasto wojewódzkie nad Wartą; 5 — zażądanie, popyt; 6 — kosmonauta amerykański wraz z Conradem dokonał 120 okrążeń Ziemi (statek „Gemini-3”); 9 — poetka, nowelistka i powieściopisarka polska (1842—1910); 10 — dwumiejscowy metalowy szybowiec szkolno-treningowy, na którym uczy się latać większość pilotów Węgier; 11 — imię Wróblewskiego — asa polskiego szybownictwa; 12 — autor książki „Poradnik mechanika lotniczego”; 14 — może być kosmiczny, handlowy lub powietrzny; 16 — organ pomocniczy w dowodzeniu wojskami; 17 — rodzaj ilustro-

wanej rozrywki umysłowej; 18 — w meteorologii: wiatr wiejący w stronę równika; 19 — narządy wydzielające z organizmu produkty przemiany materii; 20 — część spadochronu; 23 — spis utworów, składających się na imprezę (l. mn.); 25 — brak zorganizowanej i stałej władzy, bezrząd; 26 — pomieszczenie do wykonywania prac fotograficznych; 27 — planeta układu słonecznego, odkryta w 1846 r. lub promieniotwórczy pierwiastek chemiczny; 28 — przedwojenny bombowiec polski; 30 — zwyciężył na nim Edward Makula w Argentynie i Mirosław Królikowski w Związku Radzieckim.

Opracował: Edward Zytka

Wśród czytelników, którzy do dnia 15 września roku bieżącego nadesłali prawidłowe rozwiązania, zostaną rozlosowane nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej. Rozwiązania prosimy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 1, ul. Widoł 8, wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach z dopiskiem „Kryżówka”.



NOWE KSIĄŻKI

Wachaw Krót — W DYWIZJONIE POZNANSKIM, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1966, str. 206, cena 20 zł.

Głównym tematem wspomnień autora książki — w 1939 roku podporucznika pilota, a obecnie pułkownika pilota — jest okres przeżyć obejmujący lata 1939—1941. Oprócz wielu interesujących i mało znanych wydarzeń związanych z polskim lotnictwem wojennym: we wrześniu 1939, we Francji i w Anglii, szczególnie w okresie „Bitwy o Wielką Brytanię”. Czytelnik znajdzie barwny opis życia pilotów myśliwskich. Liczne ilustracje i ładna okładka podnoszą wartość tej ciekawej książki. Należy mieć nadzieję, że Autor napisze drugi tom swych wspomnień obejmujący okres od roku 1941. Czekamy.

Praca zbiorowa — MAŁE OPOWIADANIA O WIELKIM KOSMOSIE, Wydawnictwo „ISKRY”, Warszawa 1966, str. 224, cena 18 zł. Seria Cielowiek poświęca świat. Z rosyjskiego przełożył Jerzy Harfinger.

Oto jak piszą Autorzy o swojej pracy: Książka ma być zbyt poważna. Chcieliśmy, żeby Czytelnik „połknął” jej kartki, niekiedy z uśmiechem, niekiedy w zamyśleniu, ale żeby nie marzył przy tym o czułym przypomnieniu sobie zapomnianych wzorów z podręczników. Wiemy, że nikt nie dowiódł z matematyczną dokładnością, jakie znaczenie ma kosmiczny humor. Ale widzieliśmy uśmiech Gagarina i ośmielamy się wysunąć niesłychane sugestie wniosków, gdyby ludzie nie uśmiechali, nigdy nie zdołaliby posyłać w Kosmos.

Andrzej Mierkułow — TROFICIELE WYSP FANTASTYCZNYCH, Wydawnictwo „ISKRY”, Warszawa 1966, str. 163, cena 16 zł. Z rosyjskiego przełożyła Irena Piotrowska.

Autor poświęcił swoją książkę ludziom niezwykłym. Pokazał w niej sylwetki autentycznych ludzi, z których każdy na swój sposób może pretendować do roli bohatera naszych czasów. Są wśród nich — otoczony legendą pilot doświadczalny Siergiej Anochin oraz ojciec radzieckiej kosmonautyki Konstanty Ciolkowski.

Praca zbiorowa — ZAGADKA LI-LIOWEJ PLANETY, Wydawnictwo „ISKRY”, Warszawa 1966, str. 224, cena 12 zł. (Opowiadania fantastyczne, tłumaczone z rosyjskiego).

Do czego służą tajemnicze zwierzęta, znalezione w opuszczonych marsjańskich miastach? Dokąd odeszli ich mieszkańcy? Na te pytania szukają odpowiedzi bohaterowie sensacyjnego opowiadania Jewcewa i Parnowa pod tytułem „Ostatnie drzwi”. Zartobliwa opowieść M. Rozgoworowa mówi o zamieszaniu jakie wywołał wśród marsjańskich uczonych tajemniczy gość z Kosmosu. Inne opowiadania przenoszą nas na statki kosmiczne i inne planety, do laboratoriów uczonych szturmujących granice Układu Słonecznego.

Praca zbiorowa — KTO, KIEDY, DLACZEGO W TECHNICIE, Wydawnictwo „ISKRY”, Warszawa 1966, str. 211, cena 15 zł.

Książka zawiera wiele informacji związanych z lotnictwem i astronautyką, ale oporo informacji podanych zostało w sposób niewłaściwy, a często błędny. Książkę tę omówimy w jednym z najbliższych numerów naszego tygodnika.

Praca zbiorowa — KRYSTAŁOWY SZESCIAN WENUS, Wydawnictwo „ISKRY”, Warszawa 1966, str. 260, cena 17 zł. Opowiadania fantastyczne (amerykańskie) tłumaczone z angielskiego. Wybór dokonał Julian Stawiński.

Czytelnik znajdzie w książce dwanaście opowiadań dwunastu popularnych pisarzy amerykańskich. Każdy autor reprezentowany jest opowiadaniem najbardziej dla niego charakterystycznym.

E. ZYTKA

WKE

WYDAWCA:
Wydawnictwo
Komunikacji
i Łączności

Warszawa,
ul. Koszmierska 62
tel. 43-60-61

„SKRZYDLATA POLSKA”

Tygodnik lotniczy
i astronautyczny

Adres redakcji:

Warszawa 1,
ul. Widoł 8.

Telefony 37-15-11

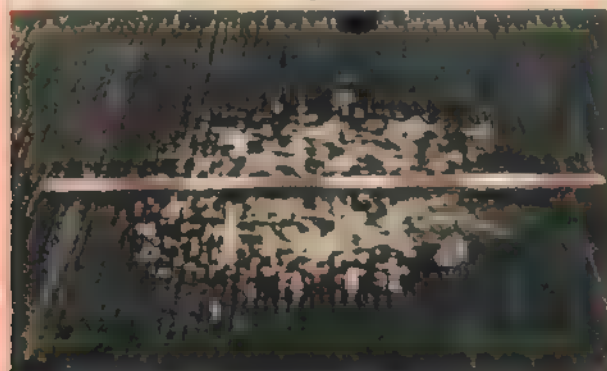
Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY M. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZAREBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BAKOWICZ. Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 24 zł, półrocznie — 42 zł, rocznie — 84 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch”. Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-4-104020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch” Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmują Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch”, Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 22-55-33 konto PKO Nr 1-4-104021. Egzemplarze numerów „Ruch” zaaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch”, Warszawa, ul. Nowowiejska 15/17, konto PKO Nr 114-4-70041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Egzemplarzy i ilustracji nie zamówionych redakcji nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm — 12,50 zł za każdy 1 cm. Ogłoszenia przyjmują Druk Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kasimierska 54, Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedzińska. Zam. 0033 M-65

PIŁNOWILOTY NA LOTNISKACH

Zakłady angielskie Rolls-Royce przeprowadziły badania nad wpływem strumienia gazów odrzutowych silników nośnych RB-108 dla pionowielotów — na powierzchnię lotniska. Oto wyniki: 1 — nawierzchnia betonowa po jednym iśsek, starcie z dyszą silnika odległą 1 m od pasa; 2 — nawierzchnia betonowa zwilżana wodą po 50 startach; 3 — nawierzchnia trawiasta po 6 kołowania samolotu z prędkością zmniejszoną z 18 do 15 km/h. Takie kołowanie po pasie betonowym lub asfaltowym nie powoduje żadnych ujemnych zjawisk.



3



1



2

ŁADOWANIE

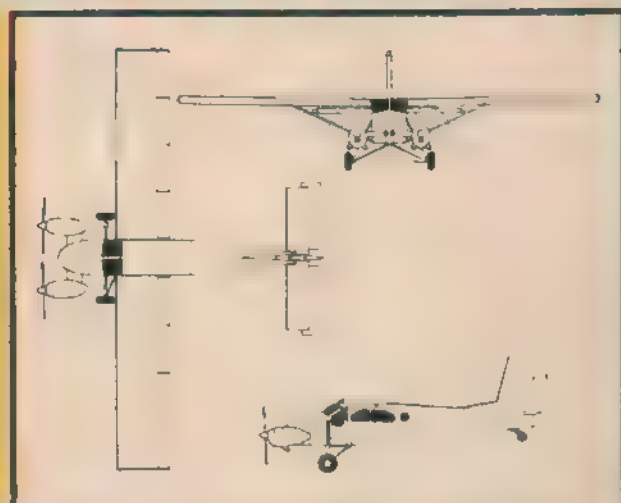


Francuski akrobata lotniczy Jean Faltoux w swym popisowym numerze — lądowaniu samolotu 1-miejscowego „Tipay-Nipper” na dachu samochodu Renault 4L jadącego z prędkością 50 km/h.



PODWOJNY „PORTER”

Znany szwajcarski samolot wielozadaniowy Pilatus „Porter” doczekał się wersji 2-silnikowej oznaczonej „Twila-Porter”. Mogą to być silniki tłokowe Lycoming 18-540 o mocy 2 x 230 KM lub turbinowe 2 x 310 KM. Zwraca uwagę charakterystyczna zabudowa silników obok siebie w przedniej części kadłuba. Dzięki temu można było zachować bez zmian niemal całą konstrukcję płatowca.



NOWE PODUSZKOWCE

Zdjęcia zamieszczone obok przedstawiają modele najnowszych poduszkowców powietrzanych opracowywanych obecnie w Wielkiej Brytanii.

Poduszkowiec na zdjęciu górnym, do „Hoverfreighter” o ciężarze 4 000 T przeznaczony do przewozu przez Atlantyk ładunków rzędu 2 000 T z prędkością 50 km/h. Długość — 145 m, szerokość — 43 m, wysokość — 21 m. Silniki turbinowe.

Poduszkowiec pokazany na zdjęciu dolnym nosi oznaczenie CC-4 „Hovertravel” i ma się wyróżniać wyjątkowo cichą pracą, 2 turbiny o mocy 1 850 KM każda. Długość — 13,3 m, szerokość — 9,7 m. Będzie przewoził 4-6 samochodów i 12 pasażerów.

ŚMIGŁOWIEC MI-1

Poniższy rysunek przedstawia przekrój perspektywiczny radzieckiego śmigłowca turbinowego Mi-8. Dwa silniki turbinowe Isotowa mają łączny ciężar 800 kg i moc 3 000 KM. Mi-8 zabiera 25 pasażerów, ma udźwieg 3 000 — 4 000 kg i prędkość przelotową 230 km/h. Śmigłowiec jest wyposażony w pilota automatycznego nowego typu, który pracuje bez przerwy nawet wówczas, gdy maszynę prowadzi lotnik. Dzięki temu ułatwiono pilotat. Na zdjęciu z prawej — wnętrze kabiny śmigłowca.



DZIEJE LOTNICTWA POLSKIEGO

NAJWAŻNIEJSZE WYDARZENIA

Opracował JERZY R. KONIECZNY

1241 — Wojsko polskie styka się z łatawcami Tatarów w bitwie pod Legnicą.

1366 — Mnich Seweryn z klasztoru w Legnicy czyni próby „ruchomej rury za pomocą prochu”, będącej prawdopodobnie rakieta na paliwo stałe.

1669 — Pierwszy w polskiej literaturze opis budowy rakiet w książce Marcina Bielskiego pt. „Sprawa rycerska według postępu i zachowania starożytności i obyczaju Rzymian”, wydanej w Krakowie.

XVII/XVIII w. — Walenty Sebiach (Zebisz) z Raduszkowic na Śląsku, architekt, wynalazca, astronom i pirotechnik, żyjący w latach 1677–1687, zajmując się budową rakiet i ich zastosowaniem.

ok. 1646 — Łukasz Piotrowski, profesor Akademii Krakowskiej, buduje przyrządy do lotania.

ok. 1646 — Spolszczony Włoch Titus Boratyni, menniczny królewski, buduje model statku powietrznego („latającego smoka”), o czterech ruchomych skrzydłach.

1684 — W Amsterdamie ukazują się prace Kazimierza Siemienowicza pt. „Artis magiae artilleryae pars prima” (Nauki wielkiej artylerii część pierwsza), która przetłumaczona została na obce języki: francuski, niemiecki, angielski i holenderski; w książce trzeciej tej pracy Siemienowicz opisuje m. in. rakietę: trzypionową, wielodyszową i bezogonową (delta).

XVIII w. — Sebastian Sleszkowski, doktor medycyny i filozofii, podaje pomysł zastosowania ogrzanego powietrza dla unoszenia w górę powłoki (skorupki) jajka.

ok. 1775 — Poeta Franciszek Dionizy Kniaźnin pisze w Puławach poemat „Balon”; jest to pierwszy na ten temat utwór w literaturze polskiej.

17. I. 1784 — Profesorowie Szkoły Głównej Koronnej Jan Jaskiewicz, Jan Śniadecki, Jan Szaster i Franciszek Scheidt rozpoczynają na dziedzińcu Collegium Fizycznego w Krakowie pierwsze próby z balonem własnej konstrukcji.

12. II. 1784 — Jan Okraszewski, chemik królewski, wypuścił z tarasu zamku królewskiego w Warszawie swój pierwszy balon.

21 i 24. II. 1784 — Jaskiewicz, Śniadecki, Szaster i Scheidt przeprowadzają w Krakowie próby z balonem wobec zaproszonych gości.

24. II. 1784 — Gideiski, Korn i Bach puszczają z dziedzińca pałacu Branickich w Warszawie, w obecności króla, balon własnej konstrukcji, który wzniósł się na wysokość ok. 300 metrów.

3. III. 1784 — Balon Gideiskiego, Korn i Bacha wypuszczony z Krakowskiego Przedmieścia w Warszawie zaleciał do Puszczy Kołobrodzkiej — odległej o 22 mile.

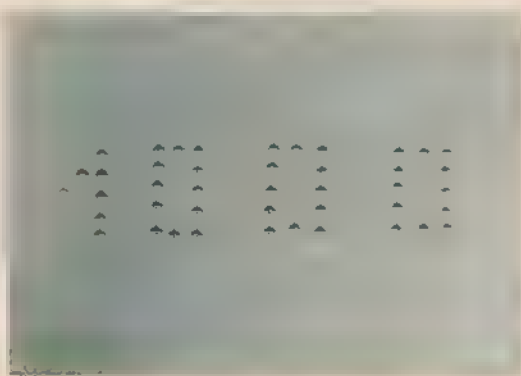
6. XII. 1784 — Balon Okraszewskiego wypuszczony nad Wisłą w Warszawie utrzymał się w powietrzu 22 minuty i przeleciał ok. 3 mile, opadając pod Grodziskiem.

1. IV. 1784 — Pierwszy publiczny pokaz balonu Jaskiewicza, Śniadeckiego, Szastera i Scheidta w Krakowie, który unosił się nad miastem w ciągu 20 minut.

1784 — Józef Ostrowski, fizyk, matematyk i filozof, wydaje w Warszawie dwie książki: „Gatunki powietrza” i „Robota Maszyny Powietrznej Pana Montgolfier”.



Jan Potocki



1784 — W Krakowie ukazują się książka pt. „Kuli aerostacyjnej różnych aż dotąd doświadczonych opis dostateczny”.

16. V. 1785 — Pierwszy wlot na balonie w Warszawie Francuza Blancharda, który leciał 45 minut i wylądował za Wisłą, w Białolecie.

13. V. 1785 — Francuz Blanchard demonstruje w Warszawie swój spadochron, na którym z balonu z dość dużej wysokości opuszcza psa.

14. V. 1785 — Jan Potocki jako pierwszy z Polaków odbywa podróż napowietrzną (z Francuzem Blanchardem). Balon przeleciał z ulicy Senatorskiej na Woli.

1806 i 1808 — Józef Kuparentko wykonuje w Wilnie i w Warszawie cztery loty balonowe.

VI. 1809 — Etienne Robertson popisuje się w Warszawie wlotami na balonie.

1810–1812 — Eksperymenty Józefa Bema nad rakietaми na terenie arsenału warszawskiego.

1820 — W Weimarze ukazują się w języku niemieckim i francuskim prace Józefa Bema pt. „Uwagi o rakietaх zapalających”.

1822–1823 — Zorganizowanie z inicjatywy Józefa Bema korpusu rakietałników w armii Królestwa Polskiego.

1832 — Popisy balonowe w Warszawie francuskiej rodziny Garnerinów.

— Seweryn Goszczyński podał w swym „Dzienniku podróży do Tatr” o wlotach górą na zbudowanych własnoręcznie skrzydłach.

1848 — Ciesła wiejski Jan Wnek dokonuje kilku wlotów z wieży kościelnej w Odporyszowie koło Dąbrowy Tarnowskiej.

23. VIII. 1854 — We Lwowie powstaje „Aeronauczne Towarzystwo Akcyjne dla Przedsiębiorstw Powietrznej Żegluga”, które wydało i numer własnego organu pt. „Aeronauta” (w języku polskim i niemieckim). Było to pierwsze w Polsce ulotne pismo lotnicze.

1857 — Stefan Drzewiecki wydaje po rosyjsku książkę pt. „Aeroplany w przyrodzie” (Aeroplany w przyrodzie), w której formułuje swe poglądy na zagadnienie lotu aerodynamicznego.

1852 — Stefan Drzewiecki tworzy teorię śmigła lotniczego.

— Władysław Umiński napisał pierwszą polską powieść o tematyce lotniczej pt. „Balonem do biegun”.

25. VIII. 1853 — Janina Mey wykonuje jako pierwsza Polka skok ze spadochronem.

1834–1836 — Czesław Tański, artysta malarz, buduje modele latające oraz szybowiec „Lotnia” i przeprowadza z nimi w okolicach Janowa Podlaskiego wloty.

1901 — Polak Artur Berson wspólnie z Niemcem Süringem wykonali w Niemczech na balonie lot do stratosfery na wysokość 10 600 metrów.

1902 — Jerzy Żuławski wydaje w Krakowie swą powieść pt. „Na srebrnym globie”. Jest to pierwsza w literaturze polskiej powieść o tematyce astronautycznej.

1905 — Edmund Libański wydaje we Lwowie książkę pt. „Podbój atmosfery”.

1896–1897 — Czesław Tański opracowuje projekt i buduje w Warszawie śmigłowiec.

16. IX. 1898 — Pierwszy wlot samolotu (Farman-Volsin) w Warszawie wykonany przez Francuza Legagneux.

6. XI. 1903 — We Lwowie powstaje „Związek Awiatyczny Słuchaczy Politechniki”.

1900 — Stefan Drzewiecki buduje we Francji samolot o układzie „kaczka”, zachowujący samoczynnie równowagę.

— W Warszawie zostaje zorganizowana wystawa modeli maszyn latających Czesława Tańskiego.

— Pierwsze wloty na własnoręcznie budowanych szybowcach uczniów szkół warszawskich.

V. 1910 — W Małopolsce utworzony zostaje Centralny Związek Lotniczy pod nazwą Galicyjski Związek Techniczno-Lotniczy „Awia”.

29. V. 1910 — We Lwowie odbył się start pierwszego balonu towarzystwa „Awia”. Balon przeleciał ok. 140 km, w czasie 2 godzin i 8 minut.

VI. 1914 — Powstało Warszawskie Towarzystwo Lotnicze „Awia”.

— W Warszawie odbył się wlot samolotu zbudowanego i pilotowanego przez Stefana Kozłowskiego.

VI/VII. 1910 — W Warszawie zorganizowano po raz pierwszy „Dni Awiacyjne” (tydzień lotniczy) z udziałem pilotów zagranicznych.



Stefan Drzewiecki

22. IX. 1910 — Grzegorz Piotrowski wykonuje przelot z pasażerem z Petersburga do Kronsztadtu (37 km), bijąc rekord Bleriota „przelotu przez kanał La Manche”.

1910–1921 — Rudolf Warchałowski bije w Wiedniu światowe rekordy długotrwałości lotu na samolocie — bez pasażera, z jednym pasażerem i trzema.

13. VIII. 1911 — Scipio del Campo jako pierwszy z Polaków wykonuje 17-minutowy przelot na samolocie nad Warszawą.

VIII. 1911 — W Warszawie ukazał się pod redakcją Zygmunta Deklera pierwszy numer pierwszego polskiego pisma lotniczo-samochodowego pt. „Lotnik i Automobilista”.

1911 — Próba lotu samolotu o szkieletie z rur stalowych konstrukcji Cywinińskiego-Zbierańskiego Pomyślnego oblatania dokonał Michał Scipio del Campo.

16. VI. 1913 — Francuski pilot „Brindejonc des Moulins” wykonuje na samolocie „Morane-Saulnier” przelot z Paryża do Warszawy (ok. 1500 km w ciągu 14 godzin) przewożąc ze sobą egzemplarze pisma „Matin”, który ukazał się tego samego dnia w Paryżu. Była to pierwsza poczta lotnicza dla Warszawy.

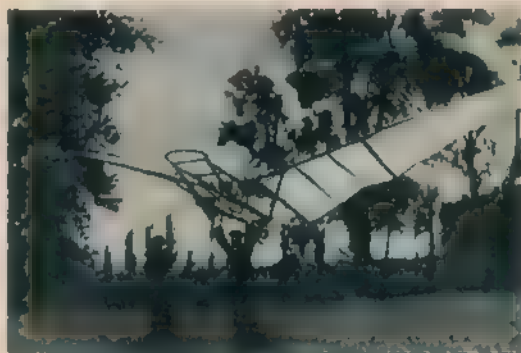
1913 — Pierwsza polska ekspedycja lotnicza na Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu. Stanisław Naszkiewicz demonstruje swój wynalazek — turbina gazowa.



Wzlot balonu Okraszewskiego w Warszawie (1784)
Rys. M. Kościelniak

16. 18. 1811. VI. 1814 — Pokazy lotnicze w Warszawie w wykonaniu francuskiego pilota Adolfa Pegouda.
1. VIII. 1814 — Wybuch pierwszej wojny światowej.
- VIII/X. 1814 — Jan Nagórski wykonuje na samolocie loty nad Arktyką.
- 1915 — Jan Nagórski wykonuje jako pierwszy pętlę na wodnosamolocie (M-9).
1. II. 1917 — W Warszawie powstają pierwsze kursy lotnicze Polskiego Towarzystwa Żegluga Napowietrznej.
17. II. 1917 — Pierwsze posiedzenie organizacyjne Polskiego Towarzystwa Żegluga Napowietrznej w Warszawie.
6. II. 1918 — Otwarcie pierwszego kursu lotniczego dla Oddziałów Polskiego Korpusu Posiłkowego.
2. IV. 1918 — Powstaje Oddział Lotniczy w I Korpusie WP w Bobrujsku.
15. X. 1918 — W dywizji gen. Żeligowskiego na Kubaniu powstaje Polski Oddział Awiacyjny.
5. XI. 1918 — Pierwszy lot bojowy polskiego samolotu (por. S. Bastyr i por. J. de Beursain).
21. XI. 1918 — Zakończenie pierwszej wojny światowej.
14. XI. 1918 — Powstaje Sekcja Żegluga Napowietrznej.
18. XI. 1918 — Pierwszy lot polskiego samolotu wojakowego nad Warszawą (Albatros C 112).
- XI. 1918 — Powstają Centralne Warsztaty Lotnicze w Warszawie.
1. XII. 1918 — Wprowadzenie biało-czerwonej szachownicy jako oznaczenia polskich samolotów wojakowych.
15. XII. 1918 — Wojsko polskie zajmuje lotnisko mokotowskie w Warszawie.
20. XII. 1918 — W Warszawie powstaje wojskowa szkoła lotnicza.
22. XII. 1918 — Utworzenie Dowództwa Wojsk Lotniczych w Warszawie.
6. I. 1919 — Wojsko polskie obejmuje siłą zbrojną poznańskie lotnisko w Ławicy.
16. I. 1919 — Wojska lotnicze składają przysięgę na Polu Mokotowskim w Warszawie.
15. II. 1919 — Wprowadzenie do lotnictwa wojakowego odznaki pilota, zaprojektowanej przez artystę rzeźbiarza Gruberskiego.
8. III. 1919 — Otwarcie szkoły obsługi lotniczej w Warszawie.
5. III. 1919 — Utworzenie szefostwa lotnictwa przy Naczelnym Dowództwie WP.
19. III. 1919 — Utworzenie Inspektoratu Wojsk Lotniczych przy Ministerstwie Spraw Wojskowych.
1. IV. 1919 — Szkoła pilotów w Warszawie wypuszcza na pierwszy samodzielny lot pierwszego ucznia wyszkolonego w odrodzonej Polsce.
12. V. 1919 — Na Mokotowie w Warszawie rozpoczyna działalność francuska szkoła pilotów.
1. VIII. 1919 — Otwarcie oficerskiej szkoły obserwatorów w Warszawie.
23. VIII. 1919 — Przy oblatywaniu pierwszego samolotu polskiej produkcji na lotnisku Mokotów w Warszawie giną śmiercią lotników por. Karol Słowik i ppor. Kazimierz Jesionowski.
25. IX. 1919 — Połączenie lotnictwa polskiego z byłych zaborów z lotnictwem armii gen. Hallera.
- 1919 — Powstanie pierwszej polskiej placówki lotnictwa cywilnego przy referacie kolejek wąskotorowych Ministerstwa Kolei Żelaznych w Warszawie.
- W Poznaniu powstaje Aeroklub Polski.

- W Poznaniu zaczyna wychodzić czasopismo „Polska Flota Napowietrzna”, pierwsze polskie periodyczne pismo lotnicze. (Ukazuje się do grudnia 1920 r.).
- Próby przewozu pasażerów samolotami z Poznania do Warszawy i z powrotem.
20. II. 1920 — Przemianowanie Inspektoratu Wojsk Lotniczych na Departament III Żegluga Napowietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych.
13. IV. 1920 — Utworzenie stanowisk szefów lotnictwa armii i frontów w lotnictwie polskim.
15. VII. 1920 — Start pierwszego polskiego wodnosamolotu z odzyskanego polskiego morza.
- VII. 1920 — Powstanie polskiego lotnictwa morskiego.
- VIII. 1920 — Przelot por. L. Rayskiego i inż. Rumbowicza na samolocie „Ansald” z Turynu ponad Alpami do Francji, a potem do Polski.
- IV. 1921 — Przedłużenie linii lotniczej Paryż—Praga do Warszawy przez francusko-rumuńskie towarzystwo lotnicze.
- X. 1921 — Zaczyna wychodzić czasopismo „Lot” (ukazuje się do II. 1923).
- V. 1921 — Powstanie 1 (Warszawa), 2 (Kraków) i 3 (Poznań) pułków lotniczych.
- 1921 — Towarzystwo „Aerotarg” wykonuje z okazji Targów Poznańskich 55 przelotów z Poznania do Warszawy przewożąc ok. 100 pasażerów.
- Powstaje Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej.
- W Warszawie rozpoczyna działalność organizacja międzyszkolna — Polski Lotniczy Związek Młodzieży.
- Powstanie wojskowej centrali badań lotniczych.
3. IX. 1921 — Powstaje regularna komunikacja lotnicza Warszawa—Gdańsk uruchomiona przez „Aerolloyd”.
16. IX. 1921 — Pierwsze w Polsce zawody samolotowe pod nazwą Lot Okrężny o puchar Ministerstwa Spraw Wojskowych (Warszawa — Łwów — Kraków — Poznań — Warszawa).
22. IX. 1921 — Powstaje Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej.
16. X. 1921 — Rada Ministrów RP powołuje Komitet Lotnictwa Sportowego.



Skrzydłowiec „Lotnia” Czesława Tańskiego (1896).

- VI. 1923 — W Warszawie zaczyna wychodzić czasopismo „Lot Polski” (do 1930).
4. VIII. 1923 — Ukonstytuowanie się pierwszego Zarządu Ligi Obrony Powietrznej Państwa
22. VIII. — 13. IX. 1923 — Pierwsze w Polsce zawody szybowcowe pod nazwą I Konkurs Ślizgowców w Białce koło Nowego Targu.
15. II. 1924 — W Poznaniu zaczęło wychodzić czasopismo „Lotnik” (do 1930).
22. V. 1924 — Powstanie 4 pułku lotniczego w Toruniu i 6 pułku lotniczego we Lwowie.
- IX. 1924 — Grupowy przelot 6 polskich samolotów wojakowych nad Alpami.
- X. 1924 — Wychodzi pierwszy numer miesięcznika „Młody lotnik” (Warszawa).
- 1924 — Wychodzi pierwsza polska książka o szybownictwie (inż. Florj Tulaacz — „Lot żaglowy i aparaty żaglowe”).
19. III. 1925 — Powstaje 5 pułk lotnictwa w Lidzie.
- VII. 1925 — Grupowy przelot 26 samolotów polskich nad Alpami.
- IX. 1925 — Pierwszy afrykański rajd polskiego pilota (L. Rayski) na samolocie Breguet XIX.

- 1925 — W Poznaniu powstaje towarzystwo komunikacji lotniczej „Aero”.
- Przestaje istnieć Polski Lotniczy Związek Młodzieży.
- Wojskowa centrala badań lotniczych zmienia nazwę na Instytut Badań Technicznych Lotnictwa.
- II Konkurs Szybowców w Oksywiu koło Gdyni zorganizowany przez Związek Lotników Polskich z Poznania.
26. VIII. — 23. IX. 1926 — Przelot pilota Bolesława Orlińskiego i mechanika Leonarda Kublaka na trasie Warszawa — Tokio — Warszawa (ok. 23 000 km) na samolocie Breguet XIX.
- VIII. 1926 — W drodze powrotnej z europejskiego rajdu ląduje w Warszawie słynny radziecki pilot Michaił Gromow.
15. X. 1926 — Otwarcie Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie.
1. VII. 1927 — Powstaje w Polsce fabryka silników lotniczych — Polskie Zakłady Skody Sp. Akc.
19. X. 1927 — Powstał w Warszawie Aeroklub Akademicki (Warszawski)
19. XII. 1927 — Powstało towarzystwo im. prof. Stefana Drzewieckiego popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa.
15. XII. 1927 — Ukonstytuował się Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej z siedzibą w Warszawie.
19. II. 1928 — Połączenie Ligi Obrony Powietrznej Państwa z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej.
14. III. 1928 — Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej o prawie lotniczym
26. V. 1928 — Pierwsze ogólne zgromadzenie połączonych LOPP i Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej.
28. V. 1928 — Szczepan Grzeszczyk wykonuje pierwszy lot żaglowy w Polsce (na CW-I, 4 min 13 sek).
30. VII. 1928 — Kpt. K. Kalina i por. K. Szalas startują z Dębina do Bagdadu (bez międzylądowania).
- VII. 1928 — Pierwsze krajowe zawody balonowe o puchar im. A. Wańkowicza w Warszawie.
1. VIII. 1928 — Ludwik Idzikowski uśmierca po raz pierwszy przeleciec Atlantyk
19. XII. 1928 — Otwarcie Centrum Badań Lotniczo-Leńskich w Warszawie.
- 1928 — ARP zostaje członkiem Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI).
- Powstanie Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie.
1. I. 1929 — Powstają Polskie Linie Lotnicze LOT przejmując całokształt transportu lotniczego w Polsce od zlikwidowanych równocześnie towarzystw „Aerolloyd” i „Aero”.
29. I. 1929 — LOPP otrzymuje prawa i przywileje stowarzyszenia wyższej użyteczności.
29. I. 1929 — Pierwszy Walny Zjazd Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa w Polsce (Warszawa).
15. III. 1929 — Pierwszy lot pierwszego samolotu komunikacyjnego polskiej konstrukcji i produkcji (PWS-20)
1. IV. 1929 — Uruchomienie wojskowej wytwórni spadochronów.
15. V. 1929 — Ogłoszenie ustawy o przylotach do Polski i przylotach nad terytorium kraju obcych statków powietrznych.
13. VII. 1929 — Kpt. Ludwik Idzikowski po wystartowaniu z Paryża (wraz z kpt. Kubalą) celem przelecenia północnego Atlantyku, ginie śmiercią lotnika w czasie przymusowego lądowania na wyspie Graciosa (Azory).
12. X. 1929 — Podpisano w Warszawie Konwencję Lotniczą Warszawską (udział 31 państw).
14. X. 1929 — Pierwsze krajowe zawody modeli latających w Warszawie.
22. X. — 4. XI. 1929 — Odkrycie szybowiska w Bezmiechowej, kolebki szybownictwa polskiego.
29. X. 1929 — Franciszek Zwirko ustanawia dla Polski pierwszy międzynarodowy rekord wysokości na samolocie RWD-2 (4 004 m).
2. VIII. 1930 — Umowa polsko-francuska w sprawie komunikacji lotniczej między Polską i Francją.
- VII. 1930 — Ukazuje się pierwszy numer miesięcznika „Skrzydłata Polska” powstałego z połączenia warszawskiego „Młodego Lotnika”, śląskiego „Pilota” i poznańskiego „Sportu Motorowego” (dawniej „Lotnik”).
- 1930/1931 — Rajd dookoła Afryki kpt. Stanisława Skarżyńskiego i por. inż. Antoniego Markiewicza na samolocie PZL Ł-1 (Warszawa — Ateny — Kair — Chartum — Elisabethville — Lagos — Agadir — Casablanca — Alicante — Perpignan — Paryż — Berlin — Warszawa).
21. III. 1931 — W Warszawie zginął śmiercią lotnika wybitny polski konstruktor lotniczy inż. Zygmunt Puławski
12. VII. 1932 — inż. J. Drzewiecki ustanawia na RWD-7 międzynarodowy rekord prędkości dla samolotów turystycznych II kategorii (176 km/h).
17. VIII. 1932 — Otwarcie przez PLL LOT linii lotniczej na trasie Warszawa — Wilno — Ryga — Tallin.
28. VIII. 1932 — Franciszek Zwirko i Stanisław Wigura zwyciężają w międzynarodowych zawodach samolotów turystyczno-sportowych, tzw. Challenge'u (Berlin).



Emblem
Warszawskiego
Towarzystwa
Lotniczego
„Awiata”

Odnaka
pilota wojakowego



Samolotów
wojakowych



Znak
LOPP



Znak
ARP i Aeroklubu PRL



Znak
PLL LOT



Znak
aeroklubów
regionalnych



11. IX. 1932 — Franciszek Zwirko i Stanisław Wigura giną śmiercią lotników w Clerfiku (Czechosłowacja).
30. IX. 1932 — Inż. J. Drzewiecki ustanawia na RWD-7 międzynarodowy rekord wysokości (6 023 m).
11. XI. 1932 — Odsłonięcie Pomnika Lotnika na Placu Unii Lubelskiej w Warszawie.
- IX/X. 1933 — Rajd Stanisława Karpińskiego i mechanika W. Rogalskiego na samolocie Lublin R-X na trasie: Polska — Turcja — Afganistan — Palestyna — Syria — Egipt — Palestyna — Syria — Egipt — Palestyna — Turcja — Polska.
4. III. 1933 — Franciszek Hynek i Zbigniew Burzyński ustanawiają rekord Polski wysokości dla balonów wolnych (10 000 m).
3. V. 1933 — Zakończenie polskiego rajdu afrykańskiego (B. Kwilecki i R. Hirschbandt na RWD-5, 11 349 km).
- 8-9. V. 1933 — Kpt. Stanisław Skarżyński przelatuje na samolocie RWD-5 bis południowy Atlantyk (z St. Louis w Afryce do Macao w Ameryce Południowej), przebywając 3 670 km w ciągu 20 godzin i 15 minut.
10. VI. 1933 — Samolot sanitarny polskiej konstrukcji i produkcji Lublin R-XVI zdobywa na III Międzynarodowym Kongresie Lotnictwa Sanitarnego w Madrycie Puchar Rafaela.
4. IX. 1933 — Z. Burzyński i F. Hynek zdobywają w USA puchar Gordon-Bennetta (na balonie „Kościusko”).
12. IX. 1933 — Ustanowiono odznakę honorową LOPP.
1. XI. 1933 — Przeniesienie lotniska warszawskiego z Mokotowa na Okęcie.
23. IV. 1934 — Oficjalne otwarcie lotniska na Okęciu w Warszawie.
1. V. 1934 — Otwarcie przez PLL LOT linii lotniczej z Warszawy do Berlina.
26. VII. 1934 — Wizyta 29 lotników radzieckich w Warszawie na 3 samolotach ANT-9.
16. IX. 1934 — W zorganizowanych w Warszawie przez ARP międzynarodowych zawodach samolotów turystyczno-sportowych (Challenge'u) dwa pierwsze miejsca zdobywają załogi polskie: kpt. Jerzy Bajan z sierż. Gustawem Pokrzywką i Stanisław Płoczyński z mechanikiem Ziętkiem.

24. IX. 1934 — ARP organizuje w Warszawie XXII międzynarodowe zawody balonów wolnych o puchar Gordon-Bennetta. Wygrają je Fr. Hynek i Wł. Pomaski na balonie „Kościusko”. Drugie i czwarte miejsca zajmują także załogi polskie.

4. X. 1934 — Maria Younga ustanawia dwa szybowcowe rekordy Polski: długotrwałości lotu — 6 h 15 min i wysokości — 770 m.

5. X. 1934 — Wanda Modlibowska bije szybowcowy rekord Polski długotrwałości lotu (8 h 30 min.).

6. XII. 1934 — Lot wyczynowy balonu „Toruń” (Pomaski i Krzyżkowski) z Mościc do Krasnodaru (ok. 1 550 km).

XII. 1934 — Pierwszy w Polsce lot wiatrakowca (pik Bolesław Stachon) przelatuje na wiatrakowcu Cierva z Londynu do Warszawy).

1934 — Bracia B. i J. Adamowicze dokonują przelotu nad północnym Atlantykiem z USA do Francji.

13-14. IX. 1935 — Zb. Burzyński i W. Wysocki wygrają na balonie „Polonia” XXIII zawody o puchar Gordon-Bennetta w Warszawie (Polska zdobywa puchar na własność), przebywając 1 630 km w czasie 38 godzin.

1. XI. 1935 — Wprowadzenie na zagranicznych liniach LOT-u 14-miejscowych samolotów DC-2.

31. V. 1936 — Otwarcie cywilnej szkoły pilotów LOPP w Aleksandrowicach k/Bielska.

30. VIII. 1936 — ARP organizuje w Warszawie XXIV Międzynarodowe zawody balonów wolnych o puchar Gordon-Bennetta. Zwyciężył Belg E. Demuyter.

VIII/IX. 1936 — 36 konferencja generalna Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) w Warszawie.

5. IV. 1937 — Otwarcie przez PLL LOT linii lotniczej z Warszawy do Palestyny.

13-14. V. 1937 — Wanda Modlibowska ustanawia na szybowcu „Komar” w Bezmiechowej międzynarodowy rekord kobiecy długotrwałości lotu (24 h 14 min).

5. IX. 1937 — Pierwszy w Polsce większy desant spadochronowy (60 skoczków).

20. IX. 1937 — Przekazanie w Warszawie przez LOPP 126 samolotów szkolnych i turystycznych ufundowanych ze składek społeczeństwa.

6. XI. 1937 — Stanisław Skarżyński otrzymuje od FAI medal Bleriota za przelecenie południowego Atlantyku.

25. IV. 1938 — W Paryżu zmarł Stefan Drzewiecki.

13. V. 1938 — Przelot W. Makowskiego z Los Angeles w Kalifornii do Warszawy.

14. V. 1938 — Michał Offierski zdobywa dwa międzynarodowe rekordy na motoszybowcu „Bak”: wysokości — 4 595 m i długotrwałości lotu — 8 h 24 min 19 sek.

15. V. 1938 — Tadeusz Góra wykonuje na szybowcu PWS-101 przelot z Bezmiechowej do Boleszników Małych koło Wilna, długości 578,9 km.

29. V.—20. VI. 1938 — Krajowa Wystawa Lotnicza we Lwowie.



Ludwik Idzikowski



Bolesław Orlński

14. IX. 1938 — H. Janusz i Fr. Janik wygrają na balonie „LOPP” zawody o puchar Gordon-Bennetta. (Liege).

IX/X. 1938 — Obchody 15-lecia Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

7. I. 1939 — FAI przyznaje Tadeuszowi Górze medal Lilienthala za przelot szybowcowy długości 578,9 km wykonany w 1938 r.

1. III. 1939 — PLL LOT przedłużają linię Warszawa — Lydda — do Bejrutu.

10. V. 1939 — Otwarcie linii lotniczej LOT-u Warszawa — Kopenhaga przez Gdynię.

14. VI. 1939 — LOT otwiera linię lotniczą Warszawa — Budapeszt — Belgrad oraz Budapeszt — Wenecja — Rzym.

28. VI. 1939 — PLL LOT przedłużają linię lotniczą Warszawa — Tallin do Helsinek.

24. VIII. 1939 — Mobilizacja alarmowa jednostek lotnictwa polskiego.

25-26. VIII. 1939 — Rzuty kołowe jednostek bojowych lotnictwa polskiego na lotniska polowe.

27. VIII.—1. IX. 1939 — Rzuty powietrzne jednostek bojowych lotnictwa polskiego na lotniska polowe.



Franciszek Zwirko



Stanisław Wigura

1. IX. 1939 — Zbrojna napaść Niemiec hitlerowskich na Polskę. Początek drugiej wojny światowej.

— Brygada pocigowa w czasie walk powietrznych nad rejonem Warszawy zestrzeliła 14 samolotów niemieckich.

1-17. IX. 1939 — Polskie lotnictwo myśliwskie w walce z Luftwaffe zestrzeliło ogółem 126 samolotów niemieckich na pewno, 10 prawdopodobnie i 14 uszkodziło, z tego Brygada Pocigowa zestrzeliła 37 samolotów niemieckich.

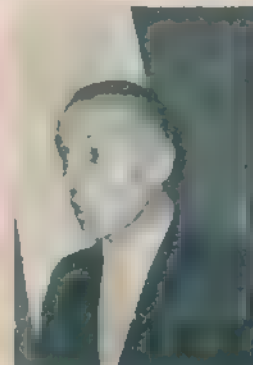
2. IX. 1939 — 142 eskadra myśliwska zestrzeliła 7 samolotów niemieckich w rejonie Chełmsa, Lisewo, Unisław.

4. IX. 1939 — Brygada bombowa skutecznie atakuje niemieckie wojska pancerne w rejonie Ciochanowa, Pultuska, Wielunia, Radomska, Sieradza i Piotrkowa.

8-27. IX. 1939 — Bohaterska obrona Warszawy, m. in. z udziałem dwóch oddziałów spieszonych lotników.



Stanisław Skarżyński



Zbigniew Burzyński

17. IX. 1939 — Do Rumunii przelatują 43 samoloty P-7 i P-11.

17-20. IX. 1939 — Większość żołnierzy lotnictwa polskiego przekracza granicę rumuńską i węgierską.

20. IX. 1939 — Początek zmasowanych nalotów lotnictwa niemieckiego na Warszawę.

27. IX. 1939 — Zmasowany atak lotnictwa niemieckiego na Modlin.

7. XI. 1939 — Gen. Sikorski mianowany Naczelnym Wodzem i Generalnym Inspektorem Sił Zbrojnych.

18. XII. 1939 — Pierwsza grupa lotników polskich przybywa do W. Brytanii.

1939/1940 — Ewakuacja do Francji lotników polskich internowanych w Rumuni i na Węgrzech.

2. I. 1940 — Podpisanie polsko-francuskiej konwencji o formowaniu armii polskiej na terytorium Francji.

17. II. 1940 — Podpisanie francusko-polskiej konwencji lotniczej.

6. IV. 1940 — Sformowanie pierwszej polskiej jednostki lotniczej we Francji.

6. VI. 1940 — Sformowany we Francji dywizjon myśliwski 1/145 bije się pod Rouen, strącając 7 samolotów niemieckich.

6. VI. 1940 — Dywizjon myśliwski 1/145 rozbija pod Vernon niemiecką wyprawę bombową osłanianą przez myśliwce (50 bombowców i 20 myśliwców). Zniszczono 4 samoloty.

8. VII. 1940 — Pierwszy samolot niemiecki strącony przez pilota polskiego (por. Ostowicz) nad W. Brytanią.

13. VII. 1940 — Sformowanie pierwszego polskiego 302 dywizjonu myśliwskiego w W. Brytanii.

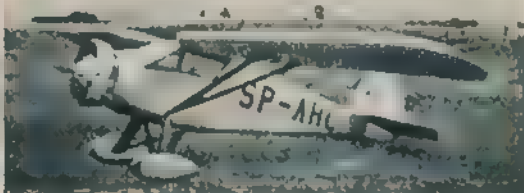
2. VIII. 1940 — Sformowanie 303 dywizjonu myśliwskiego w W. Brytanii.

5. VIII. 1940 — Podpisanie polsko-angielskiej konwencji o formowaniu Polskich Sił Zbrojnych na terytorium Imperium Brytyjskiego.

14-16. IX. 1940 — Pierwsza polska wyprawa bombowa z terytorium W. Brytanii.

15. IX. 1940 — Polscy piloci myśliwcy zestrzelili nad W. Brytanią 26 samolotów niemieckich w jednym dniu.

31. X. 1940 — Koniec bitwy powietrznej o Wielką Brytanię, w czasie której polscy piloci myśliwcy zestrzelili 203 samoloty niemieckie, w tym dywizjon 303 — 128 samolotów.
22. XII. 1940 — Polskie dywizjony bombowe 300 i 301 atakują Antwerpię.
- 23—24. III. 1941 — Samoloty polskie po raz pierwszy bombardują Berlin (301 dywizjon).
14. VIII. 1941 — 315 dywizjon myśliwski zestrzeliwuje nad Francją bez strat własnych 10 samolotów niemieckich.
16. VIII. 1941 — 308 dywizjon myśliwski zestrzeliwuje w rejonie St. Omer 7 samolotów niemieckich. Straty własne — 1 samolot.
23. IX. 1941 — Powstanie w Szkocji i Polskiej Samodzielnej Brygady Spadochronowej.
1. XI. 1941 — Pierwszy lot załogi polskiej przy 138 eskadrze brytyjskiej z Anglii do Polski dla dokonania rzutu.
- 30—31. V. 1942 — W nalocie na Kolonję uczestniczą 104 samoloty lotnictwa polskiego na Zachodzie.
31. XII. 1942 — Zestrzelenie 500-go samolotu niemieckiego nad W. Brytanią przez polskich pilotów myśliwskich.



RWD-6

5. V. 1944 — W Równem na Wołyniu rozpoczął działalność Polski Sztab Partyzancki przy dowództwie Armii Polskiej w ZSRR. Szefem sztabu mianowany został płk Aleksander Zawadzki.
23. V. 1944 — Pierwsza promocja oficerska pilotów i pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa” w Grigoriewskoję (ZSRR).
7. VI. 1944 — W walkach w Normandii lotnictwo polskie wykonało 275 lotów bojowych. Dywizjony 308 i 315 zestrzeliwują ok. 20 samolotów niemieckich.
15. VI. 1944 — Uroczystość w Cupar (W. Brytania) wręczenia sztandaru i Samodzielnej Brygady Spadochronowej przywiezionego z Warszawy, a wykonanego wysiłkiem kobiet polskich w kraju (matki chrzestne: Maria Kann i Zofia Kossak-Szczucka).
17. VII. 1944 — 315 dywizjon myśliwski zestrzeliwuje w rejonie Paryża 19 samolotów niemieckich.
21. VII. 1944 — Krajowa Rada Narodowa, tymczasowy parlament narodu polskiego, wydaje dekret o utworzeniu Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego jako tymczasowej władzy wykonawczej dla kierowania walką wyzwolającą narodu, zdobycia niepodległości i odbudowy państwowości polskiej.
22. VII. 1944 — Polski Komitet Wyzwolenia Narodowe-



RWD-5

- III—V. 1943 — Polski Zespół Myśliwski złożony z 15 pilotów pod dowództwem kpt. St. Skalskiego walczy w Afryce Północnej. Zestrzeliwuje 37 samolotów niemieckich.
13. V. 1943 — Duży nalot nocny samolotów radzieckich w czasie powstania żydowskiego w getcie warszawskim.
14. V. 1943 — Utworzenie w ZSRR i Dywizji im. Tadeusza Kościuszki.
22. VI. 1943 — Formowanie w ZSRR polskiej eskadry lotniczej przy i Dywizji im. T. Kościuszki (Grigoriewskoję).
4. VII. 1943 — W katastrofie lotniczej nad Gibraltarem ginie gen. Władysław Sikorski.
10. VIII. 1943 — Rząd radziecki zezwala na formowanie i Korpusu Polskich Sił Zbrojnych (dowódca gen. Z. Berling).
19. VIII. 1943 — 318 dywizjon myśliwski zestrzeliwuje w rejonie Amiens 10 samolotów niemieckich tracąc 1 samolot własny.
20. VIII. 1943 — Przemianowanie pierwszej polskiej eskadry sformowanej na terenie ZSRR w 1 pułk lotnictwa myśliwskiego.
6. X. 1943 — 1 pułk lotnictwa myśliwskiego otrzymuje nazwę „Warszawa”.
12. X. 1943 — Bitwa i Dywizji im. T. Kościuszki i 1 pułku czołgów pod Leningiem.
- 1943 — Grupa podziemnego wywiadu lotniczego z inż. A. Kocjanem na czele uzyskała i przesiada do Londynu wiadomość o doświadczeniach z hitlerowską bronią V-1 i V-2.
- W Warszawie ukazywało się w konspiracji pod redakcją Marii Kann pismo lotnicze „Wzlot” — organ konspiracyjnego Warszawskiego Koła Lotniczego.
1. I. 1944 — Na plenarnym posiedzeniu w Warszawie powstaje Krajowa Rada Narodowa. Podejmuje ona uchwałę o utworzeniu Armii Ludowej; dowódcą AL mianowano gen. Michała Rola-Zymierskiego.
- 1 pułk lotnictwa myśliwskiego „Warszawa” otrzymuje sztandar.
1. II. 1944 — Kompania „Pegaz” Armii Krajowej przeobraża się w Batalion Strzelców Spadochronowych „Parasol”.
- Udany zamach grupy batalionu AK „Parasol” na dowódcę SS i policji dystryktu warszawskiego Generalnej Gubernii — gen. Kutschera.
10. II. 1944 — Oddział batalionu AL im. Bema wykołosił niemiecki pociąg ze sprzętem lotniczym w powiecie Radomsko na linii Koluszki—Częstochowa.
1. IV. 1944 — Formowanie na terenie ZSRR 2 pułku nocnych bombowców „Kraków”.
5. IV. 1944 — Walka i samodzielnego dywizjonu artylerii przeciwlotniczej WP z lotnictwem niemieckim na stacji kolejowej Darnica pod Kijowem. Polscy przeciwlotnicy stracili 5 samolotów niemieckich.
18. IV. 1944 — Utworzona została Rada Wojenna Armii Polskiej w ZSRR w składzie: gen. Zygmunt Berling, gen. Karol Świerczewski i płk Aleksander Zawadzki.
3. V. 1944 — Grupa dywersyjna dowodzona przez A. Wąsowicza w wypadzie na lotnisko Bielany w Warszawie zniszczyła 5 niemieckich samolotów Ju-52 i uszkodziła 3 dalsze.

- go ogłasza Manifest Lipcowy proklamujący powstanie Polski Ludowej.
- Opublikowany zostaje dekret KRN o utworzeniu Naczelnego Dowództwa WP. Gen. Michał Rola-Zymierski mianowany został Naczelnym Dowódcą WP.
30. VII. 1944 — 315 dywizjon myśliwski zestrzeliwuje nad Norwegią 8 samolotów niemieckich.
1. VIII. 1944 — Wybuch Powstania Warszawskiego.
- 4—5. VIII. 1944 — Lot pierwszych samolotów polskiej eskadry nr 1666 (dywizjon 301) ze sztandami dla powstania warszawskiego.
7. VIII. 1944 — Przy PKWN w Lublinie utworzony zostaje Wydział Lotniczy, który przystępuje do organizowania lotnictwa cywilnego na wyzwolonych terenach Polski.
26. VIII. 1944 — 2 pułk nocnych bombowców „Kraków” wchodzi do działań bojowych w rejonie Płońska.
26. VIII. 1944 — Powstanie i Polskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej (pułki „Warszawa”, „Kraków” i 3 pułk szturmowy).
23. VIII. 1944 — Chrzest bojowy ludowego Lotnictwa Polskiego. 1 pułk lotnictwa myśliwskiego „Warszawa” i 3 pułk lotnictwa szturmowego wchodzi do akcji bojowej w walkach na przyczółku warecko-magnuszewskim.
- KRN scala Armie Ludową w kraju i i Armie Polską w ZSRR w Odrodzone Wojsko Polskie.
- VIII. 1944 — Utworzenie w pasie przyfrontowym przez Oddział Lotnictwa Cywilnego Dowództwa Lotnictwa WP dwóch linii regularnej komunikacji lotniczej (Lublin—Białystok i Lublin—Rzeszów—Przemyśl) oraz 5 linii pocztowych, łączących lotami okrężnymi miasta powiatowe z siedzibami województw.
9. IX. 1944 — Zrzucone w Borach Tucholskich oddziały dywersyjnego ppor. Jana Mielkiego (Wirskiego), który zlokalizował m. in. wyrzutnie pocisków V-1.
- 12—13. IX. 1944 — 3 Brygada Armii Ludowej im. J. Bema stacza w rejonie wsi Ewina (powiat Radomsko) bój z jednostkami niemieckimi w sile 6 tysięcy żołnierzy wspartych lotnictwem, czołgami i samochodami pancernymi.
13. IX. 1944 — Rozpoczęcie akcji rzutów dla walczącej Warszawy przez 2 pułk nocnych bombowców „Kraków”.
- 13—14. IX. 1944 — Lot pierwszych radzieckich samolotów ze sztandami dla powstania warszawskiego.
14. IX. 1944 — Wyzwolenie prawobrzeżnej Warszawy.
- 16—24. IX. 1944 — Piloci i pułku „Warszawa” wspierają oddziały plechoty walczące na przyczółku czerniakowskim w Warszawie.
18. IX. 1944 — Jedyny lot samolotów amerykańskich ze sztandami dla powstania warszawskiego.
21. IX. — 7. X. 1944 — Udział Polskiej Brygady Spadochronowej w alianckim desancie pod Arnhem (Holandia).
2. X. 1944 — Upadek Powstania Warszawskiego.
30. X. 1944 — Powstaje Dowództwo Lotnictwa Wojska Polskiego. Dowódcą Sił Lotniczych WP mianowany zostaje gen. F. Polynin.
- 1 mieszana dywizja lotnicza przemianowana zostaje na 4 mieszana dywizję lotniczą.
- W Lublinie zorganizowano grupę konstrukcyjną Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych LWD.

1. I. 1945 — Dywizjony 308 i 317 zestrzeliwują nad Gerdawą ok. 20 samolotów niemieckich.
- 12—17. I. 1945 — Samoloty pułków „Warszawa” i „Kraków” współdziałają z wojskami naziemnymi i Armii WP i biorą udział w walkach o wyzwolenie Warszawy.
16. I. 1945 — 4 mieszana dywizja lotnicza wykonała w rejonie Warszawy 399 lotów bojowych.
17. I. 1945 — Wyzwolenie Warszawy.
19. I. 1945 — Samoloty pułku „Warszawa” osłaniają z powietrza pierwszą defiladę Wojska Polskiego w wyzwolonej Warszawie.
6. III. 1945 — Reaktywowanie działalności Polskich Linii Lotniczych LOT.
- 19—18. III. 1945 — Jednostki Lotnictwa WP biorą udział w walkach o Kołobrzeg.
23. III. 1945 — Rozporządzenie Ministra Komunikacji o utworzeniu Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych (LWD).
30. III. 1945 — Rozkaz Dowódcy Lotnictwa WP o zorganizowaniu redakcji czasopisma lotniczego „Skrzydła Polska”.
6. IV. 1945 — 209 dywizjon myśliwski zestrzeliwuje 4 niemieckie samoloty odrzutowe Me-262.
- 10—20. IV. 1945 — 4 mieszana dywizja lotnicza w walkach o przełamanie obrony niemieckiej nad Odrą.
13. IV. 1945 — W Zamościu powstaje techniczna szkoła lotnictwa WP.
21. IV. 1945 — Podpisanie układu o przyjaźni i pomocy między Polską a ZSRR.
25. IV. 1945 — Największy wysiłek bojowy lotnictwa polskiego w bitwie o Niemcy: 1 korpus i 4 dywizja działając nad Brandenburgią Północną wykonują 408 samolotolotów; lotnictwo na Zachodzie bombarduje Berchtesgaden.
6. V. 1945 — Bezwarunkowa kapitulacja Niemiec hitlerowskich.

- Koniec drugiej wojny światowej w Europie.
- Lotnicy polscy walcząc z wrogiem nieomal na wszystkich frontach wykonali w latach 1939—1945 ogółem 109 207 lotów bojowych, zestrzelili 987 samolotów na pewno, 302 prawdopodobnie i 284 uszkodzili oraz zestrzelili 190 pocisków V-1; rzucili z samolotów 15 420 ton bomb i min.
- V. 1945 — Wychodzi pierwszy po wojnie numer „Skrzydła Polski”.
- Pierwsze po wojnie loty szybowcowe w Fordonie i na Zarze.
21. VI. 1945 — W Oficerskiej Szkole Lotnictwa WP w Dąblinie odbyła się pierwsza po Wyzwoleniu promocja oficerów pilotów.
- VII. 1945 — W Warszawie rozpoczyna działalność Instytut Techniczny Lotnictwa.



inż. A. Kocjan przy szybowcu „Orlik”.

29. VIII. 1945 — Reaktywowanie działalności Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu.
2. IX. 1945 — Pierwsze w Polsce Ludowej Święto Lotnictwa w Warszawie. Pokazy lotnicze na nowym lotnisku mokotowskim.
20. IX. 1945 — Reaktywowanie działalności Aeroklubu Warszawskiego.
10. X. 1945 — Reaktywowanie działalności Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej. Pierwsze po wyzwoleniu walne zgromadzenie ARP w Warszawie.
10. XI. 1945 — W Łodzi oblatano pierwszy po wojnie prototyp polskiego samolotu „Szpak-2” konstrukcji LWD.
- 10—23. XI. 1945 — I Ogólnopolska Konferencja Szybowcowa w Grunowie (Jeżów Sudecki).
- 1946 — Lotnictwo wojskowe przekazało lotnictwu cywilnemu 100 samolotów PO-2.
6. I. 1946 — Pierwsza promocja oficerów w Technicznej Szkole Oficerskiej Lotnictwa.
20. I. 1946 — Otwarcie Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie, posiadającego ekspozycję lotniczą.
25. I. 1946 — Zarządzenie Ministra Komunikacji o utworzeniu w Bielsku Instytutu Szybownictwa.
16. II. 1946 — Zarządzenie Ministra Komunikacji o powołaniu Cywilnej Szkoły Pilotów i Mechaników w Ligocie Dolnej na Śląsku Opolskim.
- III. 1946 — Podpisanie umowy lotniczej polsko-radzieckiej.
6. V. 1946 — Otwarcie Cywilnej Szkoły Pilotów i Mechaników w Ligocie Dolnej na Śląsku Opolskim.



Myśliwiec PZL P-11.



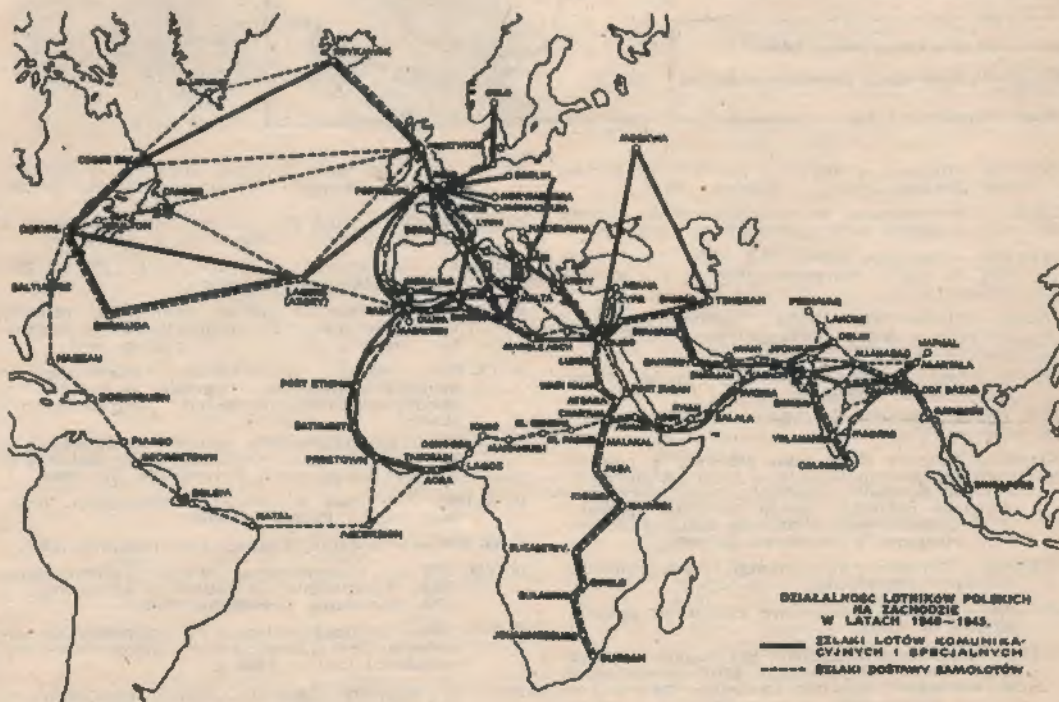
P-23 „Karaś”.

- 8-18. VI. 1946 — I (po wojnie) Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających na nowym lotnisku mokotowskim w Warszawie.
- 15. VI. 1946 — Ukazał się pierwszy numer tygodnika lotniczego dla młodzieży „Skrzydła i Motor”.
- 25. VII. 1946 — Zebranie konstytucyjne Ligi Lotniczej.
- 28-27. VIII. 1946 — VII (pierwsza po wojnie) Krajowe Zawody Lotnicze w Bielsku.
- 18. IX. 1946 — W Warszawie ukończył się Tymczasowy Zarząd Główny Ligi Lotniczej.
- 20. III. 1947 — Rekord Polski w skoku spadochronowym z najmniejszej wysokości (120 m, Tadeusz Litwiński).
- 23. IV. 1947 — Pierwsza srebrna odznaka szybowcowa zdobyta przez pilota polskiego całkowicie wyszkolonego po wojnie.
- VI. 1947 — Samoloty PLL LOT przewiozły pierwsze 100 000 pasażerów po wojnie.
— Ukazał się pierwszy numer Wojskowego Przeglądu Lotniczego.
- 2. VI. 1947 — W Bielsku oblatano prototyp pierwszego w Polsce Ludowej szybowca „Sep”.
- 15. VI. 1947 — Pierwsza w Polsce złota odznaka szybowcowa.
— Pierwszy po wojnie krajowy rekord szybowcowy wysokości przewyższenia (3 660 m, Jan Jasiński).
- 25. VII. 1947 — Otwarcie przez LOT regularnej linii lotniczej Warszawa-Paryż.
- 20. VII.-9. VIII. 1947 — Udział ekipy polskich szybowników w I Międzynarodowym Tygodniu Szybowcowym w Samedan (Szwajcaria).
- 21. VIII. 1947 — Rozporządzenie Rady Ministrów o uznaniu Ligi Lotniczej za stowarzyszenie wyższej użyteczności publicznej i o rozwiązaniu stowarzyszenia Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, której majątek przekazany został Lidze Lotniczej.
- 12-14. IX. 1947 — Pierwszy po wojnie udział modelarzy polskich w zawodach za granicą (Belgia).
- 1. X. 1947 — Na Politechnice Warszawskiej uruchomiono oddział lotniczy Wydziału Mechanicznego.
- 12-19. X. 1947 — I Tydzień Ligi Lotniczej.
- X. 1947 — W OSŁ w Deblinie wykonano po raz pierwszy w Polsce podwójny skok ze spadochronem (z samolotu „Szpak-4”).
- XII. 1947 — Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej reaktywuje swe członkostwo w FAI.
- 1947 — W Warszawie powstał Centralny Instytut Badań Lotniczo-Lekarskich.
- 20. II. 1948 — PLL LOT wprowadziły dział przesyłek towarowych na wszystkich trasach krajowych i zagranicznych obsługiwanych przez samoloty LOT-u.
- 22. II. 1948 — W Łodzi oblatano prototyp samolotu szkolno-treningowego „Junak”.
- 25. II. 1948 — Powszechna Organizacja „Służba Polsce” przejmuje szkolenie lotnicze młodzieży.
- 24. IV. 1948 — W Bielsku oblatano prototyp szybowca „Mucha”.
- 15. V. 1948 — Liga Lotnicza przejęła od Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji modelarstwo lotnicze i spadochroniarstwo.
- 12-29. VI. 1948 — Na szybowisku Zar odbyły się VII Krajowe Zawody Szybowcowe (pierwsze po wojnie) z udziałem ekipy z Czechosłowacji.
- 23. VI. 1948 — Uchwalono nowy statut Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.
- 13. IX. 1948 — W Łodzi zmarł prof. inż. Czesław Witoszyński, znakomity polski uczonec, długoletni kierownik Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie.
- 1-3. X. 1948 — Na konferencji generalnej FAI w Paryżu przedstawiciela Polski wybrano na wiceprezydenta federacji (Włodzimierz Humen).
- 12-18. X. 1948 — Adam Zientek i Bronisław Żurkowski ustanowili na Zarze rekord Polski długotrwałości lotu (23 h 51 min).

- 3. XII. 1948 — Lot pierwszego w Polsce modelu o napędzie odrzutowym.
- IV. 1949 — W Bielsku oblatano prototyp szybowca eksperymentalnego „Kaczka”.
- 22-23. V. 1949 — I Ogólnopolskie Szybowcowe Zawody Juniorów na Zarze.
- 6-19. VI. 1949 — Na Zarze odbyły się zawody szybowcowe państw demokracji ludowej.
- 16. VI. 1949 — Irena Kempówna ustanowiła pierwszy w Polsce Ludowej międzynarodowy rekord szybowcowy w kategorii szybowców jednomiejscowych kobiet: przelotu prędkościowego po trasie trójkąta 100 km — 30 km/h.
- 24. VI. 1949 — Otwarcie przez LOT linii lotniczej Warszawa-Bruksela.
- 18. VII. 1949 — W Głównym Instytucie Lotnictwa w Warszawie oblatano motoszybowiec „Pegaz”.
- 19-21. VIII. 1949 — X Krajowe Zawody Lotnicze.
- VIII. 1949 — Wejście do eksploatacji na liniach zagranicznych LOT-u samolotów Il-12.
- 2-8. IX. 1949 — Konferencja generalna FAI w USA zatwierdziła, na wniosek ARP złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami.
- IX. 1949 — Na politechnikach w Warszawie i we Wrocławiu powstały wydziały lotnicze.
- 19-20. X. 1949 — Stanisław Wielgus ustanowił na Zarze szybowcowy rekord Polski długotrwałości lotu (28 h 14 min).
- 21. XII. 1949 — W Bielsku oblatano prototyp szybowca akrobacyjnego „Jastrząb”.
- XII. 1949 — Aerokluby regionalne przechodzą do Ligi Lotniczej.
- 14-15. V. 1950 — I Walny Zjazd Ligi Lotniczej w Warszawie.
- 23. VII. 1950 — Tadeusz Góra zdobył jako pierwszy w Polsce i drugi na świecie złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami.
- 29. VIII. 1950 — Pierwszy w Polsce publiczny pokaz pilotażu na myśliwskim samolocie odrzutowym (na pokazach z okazji Święta Lotnictwa w Warszawie).
- VIII. 1950 — I Zawody Spadochronowe o mistrzostwo Wojsk Lotniczych.
— Oblatano prototyp szybowca ze skrzydłami o profilu laminarnym „Osa”.
- 6. IX. 1950 — W Ministerstwie Transportu Drogowego i Lotniczego utworzono Zarząd Lotnictwa Cywilnego.
- 1. XII. 1950 — Andrzej Brzuska z pasażerem Władysławem Parczewskim ustanowili w Jeleniej Górze dwa rekordy Polski: przewyższenia — 8 163 m i wysokości absolutnej — 9 293 m.
- 25. I. 1951 — Premiera pierwszego polskiego filmu pełnometrażowego o tematyce szybowcowej pt. „Pierwszy start”.
- 2. II. 1951 — W Katowicach oblatano prototyp szybowca bezogonowego „Nietoperz”.
- 1. VII. 1951 — Barbara Dankowska zdobyła jako pierwsza kobieta w Polsce złotą odznakę szybowcową.
- 24. VIII. 1951 — Pierwszy zespołowy pokaz wyższego pilotażu na myśliwskich samolotach odrzutowych z okazji Święta Lotnictwa w Warszawie.
- X. 1951 — Oblatano prototyp szybowca wysokowykrotnego „Jaskółka”.

- 11. III. 1952 — Oblatano prototyp szybowca dwumiejscowego „Bocian”.
- 2-8. IX. 1952 — W Poznaniu odbyły się międzynarodowe zawody modeli latających.
- 18. VI. 1952 — Andrzej Abramowicz wykonał po raz pierwszy w Polsce na szybowcu beczkę sterowaną na holu (w Bielsku).
- 19. VII. 1952 — Związek Młodzieży Polskiej objął szefostwo nad Wojskami Lotniczymi.
- 20. VII. 1952 — Wielkie pokazy lotnicze na lotnisku Okęcie w Warszawie.
- 22. VII. 1952 — Nagrody Państwowe: dla inż. T. Soltyska — za konstrukcję samolotu „Junak-3” i zespołu konstruktorów Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego — inż. inż. Wł. Nowakowskiego, J. Niespała, T. Kostli, J. Sandauera i I. Kaniewskiej — za konstrukcje szybowców.
- 1-10. VIII. 1952 — Pierwsze krajowe zawody spadochronowe w Warszawie.
- X. 1952 — Pierwsze próby wysiewania nawozów sztucznych przy pomocy samolotu.
- 25. I. 1953 — I Krajowy Zjazd Czytelników-Korespondentów Prasy Lotniczej (tygodnika „Skrzydła i Motor” i miesięcznika „Skrzydła Polska”).
- 20-28. II. 1953 — I Zimowe Zawody Modeli Szybowców Zboczowych w Zakopanem.
- 3. V. 1953 — Ukazał się pierwszy numer tygodnika „Skrzydła Polska”, powstałego z połączenia tygodnika „Skrzydła i Motor” i miesięcznika „Skrzydła Polska”.
- 10. V. 1953 — Połączenie masowych organizacji społecznych: LPZ, Ligi Lotniczej i Ligi Morskiej w jedną pod nazwą Liga Przyjaciół Żołnierza. Aerokluby regionalne przechodzą do LPZ.
— I ogólnopolskie zawody mikromodeli we Wrocławiu.
- 14-22. V. 1953 — I (X) Szybowcowe Mistrzostwa Polski w Lesznie.
- 20. VI. 1953 — Zginął śmiertelnie pilot Aeroklubu Warszawskiego — Ryszard Bitner, inicjator całorocznych zawodów szybowcowych.
- 22. VII. 1953 — Inż. Bronisław Żurkowski otrzymał Nagrodę Państwową — za skonstruowanie śmigłowca doświadczalnego.
- XI. 1953 — Otwarcie nowej zagranicznej linii LOT-u na trasie Warszawa-Sofia przez Budapeszt.
- 1953 — Samoloty PLL LOT brały udział w akcji zwalczania szkodników lasów i pól. Ogółem rozsypano z samolotów ok. 850 ton środków owadobójczych i ponad 600 ton środków chemicznych w walce ze szkodliwymi zwierzętami.
- 7. II. 1954 — Redakcja tygodnika „Skrzydła Polska” ogłasza po raz pierwszy całoroczne Zawody Szybowcowe o Memorialu Ryszarda Bitnera.
- 15. V. 1954 — Na obozie treningowym w Lesznie piloci polscy pobili w jednym dniu 3 razy rekord międzynarodowy w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta 100 km (Jerzy Adamek — 86 km/h, Jerzy Wojnar — 94,716 km/h, Wanda Szemplińska — 75,564 km/h — rekord kobiety).
- 11. VI. 1954 — Jerzy Kubaczewski ustanowił w Ostrowie Wlkp. pierwszy dla Polski międzynarodowy rekord spadochronowy: skok na celność lądowania z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu (1,66 m od celu).
- 13-27. VI. 1954 — Międzynarodowe Zawody Szybowcowe w Lesznie z udziałem reprezentantów dziesięciu krajów Europy (Bułgarii, Czechosłowacji, Francji, NRD, Polski, Rumunii, Węgier, Wielkiej Brytanii i ZSRR). Zwyciężył Edward Makula.

Działalność lotników polskich na Zachodzie (1940-1945)



30. VI. 1954 — Setna w Polsce złota odznaka szybowcowa.

9. IX. 1954 — Fr. Wójcikiewicz wykonał pierwszy w kraju skok spadochronowy z dwumiejscowego szybowca „Bocian” (z wysokości ok. 800 m).

3–10. X. 1954 — I Spadochronowe Mistrzostwa Polski w Nowym Targu.

X. 1954 — Dwaj polscy specjaliści szybowcowi (Władysław Nowakowski i Włodzimierz Humen) udali się na kilkumiesięczny pobyt do Chin, aby udzielić pomocy w organizacji i rozwoju szybownictwa w Chińskiej Republice Ludowej.

31. XII. 1954 — Zmarł nestor pisarzy polskich — Władysław Umiński, który pierwszy w dziejach literatury polskiej rozpoczął pisanie powieści o tematyce lotniczej.

16. II. 1955 — Jerzy Kubaczewski otrzymał jako pierwszy w lotnictwie sportowym nowo ustanowiony przez GKKF srebrny „Medal Za Wybitne Osiągnięcia Sportowe” (za ustanowienie pierwszego w Polsce międzynarodowego rekordu spadochronowego).

18. II. 1955 — Umowa między Rządem PRL a Rządem ZSRR o ustanowieniu regularnej komunikacji lotniczej między Polską a Związkiem Radzieckim.

23. II. 1955 — Zebranie organizacyjne Polskiego Towarzystwa Astronautycznego w Warszawie.

16. IV. 1955 — Za zasługi w dziedzinie wykształcenia i wychowania kadr lotniczych Sił Zbrojnych PRL, Oficerska Szkoła Lotnicza otrzymała imię Jana Krasickiego i odznaczona została Orderem „Sztandar Pracy” II klasy.

— Za zasługi w dziedzinie wykształcenia i wychowania kadr technicznych lotnictwa Sił Zbrojnych PRL, Techniczna Oficerska Szkoła Wojsk Lotniczych otrzymała imię Walerego Wróblewskiego i odznaczona została Orderem „Sztandar Pracy” II klasy.

14. V. 1955 — Podpisanie Układu Warszawskiego.

V. 1955 — Z Warszawy odlatała do Pekinu kilkucupowa ekipa polskich pilotów, instruktorów i mechaników lotniczych w celu zorganizowania szybownictwa w Chińskiej Republice Ludowej i wykształcenia pierwszych instruktorów szybownictwa.

— Ukaz się pierwszy numer miesięcznika „Modelarz”.



Stanisław Skalski

1955 — Próby w locie prototypu polskiego samolotu komunikacyjnego CSS-12.

3. I. 1956 — Zalegalizowanie działalności Polskiego Towarzystwa Astronautycznego.

7. I. 1956 — Pokazy szybowcowe polskich pilotów na polskich szybowcach w Bombaju (Indie).

2. II. 1956 — Walne Zebranie Polskiego Towarzystwa Astronautycznego w Warszawie.

— Umowa między Polską a Austrią w sprawie komunikacji lotniczej.

14. II. 1955 — Umowa pomiędzy Polską a Egiptem w sprawie ustanowienia regularnej komunikacji lotniczej pomiędzy ich terytoriami i poprzez te terytoria.

7. IV. 1956 — Na ekrany kin w kraju wszedł barwny film fabularny o tematyce lotniczej „Sprawa pilota Maresza”, zrealizowany według powieści Janusza Meissnera „Niebieskie drogi”.

12. V. 1956 — Uchwała Zarządu ARP o ustanowieniu Medalu im. Czesława Tańskiego.

6. VI. 1956 — Umowa między Polską a Szwecją o cywilnej komunikacji lotniczej.

— Prezydium Rządu PRL podjęło uchwałę w sprawie ustanowienia odznaki honorowej członka personelu pokładowego PLL LOT — „Za 1 000 000 km lotu”.

— Wykonano pierwsze w kraju skoki doświadczalne ze śmigłowca SM-1.

30. I. 1957 — Przy Stowarzyszeniu Dziennikarzy Polskich w Warszawie reaktywowano działalność Klubu Sprawozdawców Lotniczych.

5. II. 1957 — Międzynarodowa Federacja Lotnicza powierzyła Aeroklubowi PRL organizację Szybowcowych Mistrzostw Świata w 1958 r.

11. 1957 — Przekształcenie Zarządu Lotnictwa Cywilnego w Departament Lotnictwa Cywilnego MK.

26. IV. 1957 — Maria Wojtkowska wykonała jako pierwsza kobieta w Polsce 200 skoków ze spadochronem z samolotu.

IV. 1957 — Przedłużenie linii zagranicznej LOT-u Warszawa—Budapeszt—Belgrad do Aten.



Myśliwiec „Spittire”.

6. V. 1957 — Grupa (10 pilotów) przelot szybowników Aeroklubu Warszawskiego do ZSRR (Orsza — Smoleńsk).

23–25. V. 1957 — I Ogólnopolska Konferencja Techniki Rakietowej i Astronautyki w Warszawie.

20. V. 1957 — Pierwszy lot balonu wolnego w Polsce po 10 latach. („Syrens” w Warszawie).

6. VII. 1957 — Umowa pomiędzy Polską a Albanią o komunikacji lotniczej.

VI. 1957 — Wojska Ochrony Pogranicza wprowadziły pierwszą doświadczalną eskadrę lotniczą do służby przygranicznej w rejonie Pomorza Zachodniego.

25. VIII. 1957 — Pelagia Majewska zdobyła jako druga kobieta w Polsce i trzecia na świecie Diamentową Odznakę Szybowcowa.

4. IX. 1957 — Tadeusz Dulla ustanowił rekord Polski w długotrwałości opóźnienia otwarcia spadochronu. Skoczek został wyrzucony z komory bombowej samolotu odrzutowego Il-28 z wysokości 12 520 m.

5. IX. 1957 — Ryszard Witkowski ustanowił na SM-1 pierwszy polski rekord śmigłowcowy: przedkości wznożenia /na wysokości 3 000 m — 7 min. 48 sek.

6. IX. 1957 — Na lotnisku Babice w Warszawie odbyły się z okazji Święta Lotnictwa wielkie pokazy, które zaszczycili swą obecnością członkowie najwyższych władz partyjnych i państwowych. Zademonstrowano na nich m. in. po raz pierwszy na świecie start szybowca „Jaskółka” (pil. J. Adamek) ze śmigłowcem (SM-1).

11. IX. 1957 — Oficerska Szkoła Lotnicza w Radomiu została nazwana imieniem Zwirki i Wigury.

22. IX. 1957 — Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego w Swidniku została nazwana imieniem inż. Zygmunta Puławskiego.

17–18. X. 1957 — I Ogólnopolski Konkurs Akrobacji Szybowcowej w Warszawie.

4. XI. 1957 — Zarząd Aeroklubu PRL nadał po raz pierwszy Medal im. Czesława Tańskiego Pelagii Majewskiej.

12. XI. 1957 — Przy Aeroklubie PRL powstał Klub Seniorów Lotnictwa.

XII. 1957 — Wprowadzenie do eksploatacji na liniach zagranicznych LOT-u samolotów typu Convair-240.

10. II. 1958 — W Bielsku-Białej oblatano prototyp szybowca „Mucha-Standard”.

8–9. IV. 1958 — Otwarcie linii lotniczej Warszawa—Berlin—Londyn, eksploatowanej wspólnie przez PLL LOT i towarzystwo brytyjskie BEA.

Bombowce Pe-2 („Peszki”).



Ścieżki bojowy ludowego Lotnictwa Polskiego (1943–1945)

20. VI. 1956 — Umowa o żegludze powietrznej pomiędzy Rządem Polski i Rządem NRD.

VI. 1955 — Wprowadzenie do eksploatacji na liniach zagranicznych LOT-u samolotów typu Il-14.

23. VII. 1955 — Otwarcie przez PLL LOT linii lotniczej na trasie Warszawa—Wiedeń i z powrotem.

VIII. 1955 — Stewardessa Zofia Abiamowicz jako pierwsza z kobiet pracujących w PLL LOT przeleciała milion kilometrów.

30. IX–3. X. 1955 — I Samolotowe Mistrzostwa Polski juniorów w Warszawie.

3–3. X. 1955 — I Samolotowe Mistrzostwa Polski seniorów w Warszawie.

4. XI. 1955 — Tadeusz Góra jako pierwszy z polskich lotników otrzymał medal i tytuł „Zasłużonego Mistrza Sportu”. Również jako pierwszy z działaczy polskiego sportu lotniczego medal i tytuł „Zasłużonego Działacza Kultury Fizycznej” otrzymał Włodzimierz Humen.

14. XI. 1955 — Umowa o komunikacji lotniczej między Polską a Jugosławią.

23. XI. 1955 — Pokazy szybowcowe czołowych polskich pilotów w Delhi.

XII. 1955 — Ministerstwo Zdrowia przystąpiło do organizowania w kraju służby lotniczo-sanitarnej. W Warszawie powstał Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego, a w niektórych miastach wojewódzkich zespoły lotnictwa sanitarnego.

13. VII. 1956 — Marian Gorzelak zajmuje 3 miejsce na szybowcowych mistrzostwach świata we Francji.

26–28. VII. 1956 — Kurs dla pilotów doświadczalnych i instruktorów śmigłowcowych w Swidniku.

VII. 1956 — Oddzielenie się dyrekcji PLL LOT od Zarządu Lotnictwa Cywilnego.

24. VIII. 1956 — Centralne pokazy lotnicze na lotnisku Okęcie w Warszawie z okazji Święta Lotnictwa. Oglądało je ponad 200 tysięcy osób.

22. IX. 1956 — Polskie Towarzystwo Astronautyczne przyjęte zostało na kongresie w Rzymie do Międzynarodowej Federacji Astronautycznej (IAF).

30. IX. 1956 — Reaktywowanie sportu balonowego w Polsce Ludowej. Powołanie Rady Balonowej ARP ze Zbigniewem Burzyńskim na czele.

17. X. 1956 — Umowa w sprawie komunikacji lotniczej między Polską a Belgią.

6. XI. 1956 — Powołanie Komisji Restytucyjnej ARP.

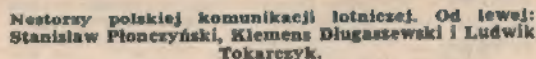
16. XII. 1956 — Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie ARP. Wydzelenie się lotnictwa sportowego z LPZ. Powstanie Aeroklubu PRL.

24. XII. 1956 — Andrzej Abiamowicz ustanowił na samolocie TS-8 „Bies” rekord międzynarodowy wysokości lotu — 7 200 m.

1956 — W Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Swidniku rozpoczęto produkcję seryjną z licencji radzieckiej śmigłowca Mi-1 (SM-1).

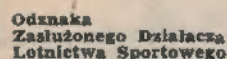
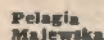


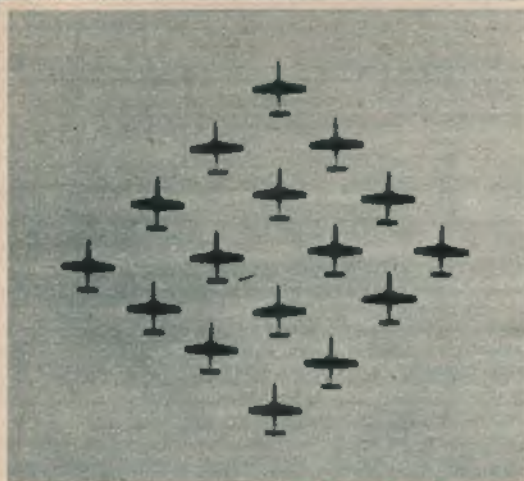
- 11-16. IV. 1955 — Udział delegacji Aeroklubu PRL w III konferencji generalnej FAI w Los Angeles (USA).
16. IV. 1955 — Ogłoszenie I Catorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski”.
16. V. 1955 — Jerzy Łobódza wykonał siedemsetny skok spadochronowy z samolotu.
21. V. 1955 — Oblatano prototyp samolotu sportowo-turystycznej PZL-102 „Kos”.
29. V. 1955 — Pierwszy w Polsce transport chorego śmigłowcem (SM-1).
- 15-30. VI. 1955 — VII Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Lesznie zorganizowane przez Aeroklub PRL. Tytuł mistrzowski w klasie standard zdobył Polak Adam Witek.
- 19-30. VI. 1955 — Obrady VII Kongresu Międzynarodowej Organizacji Naukowo-Technicznej Szybownictwa — OSTIV w Lesznie i Olszynie.
26. VI. 1955 — W Mielcu oblatano prototyp samolotu szkolno-treningowego M-2.
5. VIII. 1955 — Modelarz polski Stanisław Żurad zdobył w W. Brytanii wicemistrzostwo świata w kategorii modeli z napędem gumowym.
16. VIII. 1955 — Spadochroniarzki polskie zdobyły w Czechosłowacji wicemistrzostwo świata w klasyfikacji zespołowej kobiet. Anna Franke zdobyła tytuł wicemistrzyni świata w klasyfikacji indywidualnej kobiet.
31. VIII. 1955 — Pierwsze w Polsce Ludowej krajowe zawody balonowe w Poznaniu.
7. IX. 1955 — Pierwsze w Polsce zawody modeli zdalnie sterowanych w Opolu.
8. IX. 1955 — Zginął śmiercią lotnika Franciszek Hynek, znakomity polski pilot balonowy.
10. X. 1955 — W okolicach Krakowa przeprowadzono pomyślną próbę wyrzucenia rakiety RM-1 (pierwszy stopień rakiety meteorologicznej), wykonanej przez Sekcję Techniczną Oddziału PTA w Krakowie i komórkę Techniki Rakietowej i Fizyki Atmosfery Akademii Górniczo-Hutniczej.
28. X. 1955 — Lot balonu „Syrena” Aeroklubu Warszawskiego nad Tatrami.
4. XI. 1955 — Pierwsze w Polsce lądowanie śmigłowca (SM-1) na dachu budynku (Grand Hotel w Warszawie).
5. XI. 1955 — Otwarcie przez PLL LOT regularnej komunikacji lotniczej na trasie Warszawa—Zurych.
8. XII. 1955 — Uchwała Prezydium ZG APRL o przekształceniu szkoły szybowcowej w Lesznie w Centrum Szybowcowe.



1. VI. 1939 — PLL LOT podejmują regularną komunikację lotniczą na trasie Warszawa—Amsterdam.
7. VI. 1939 — Zawody balonów wolnych o puchar Międzynarodowych Targów Poznańskich.
22. VII. 1939 — Z okazji Święta Odrodzenia i XV-lecia Polski Ludowej odbyła się w Warszawie wielka defilada wojskowa. Wzięło w niej udział lotnictwo wojskowe i sportowe. Piloci lotnictwa myśliwskiego zademontrowali nad stolicą m. in. wielką szachownicę — romb tzw. taflę złożoną z 64 maszyn odrzutowych (LIM).
- VII. 1939 — Obłatanie prototypu samolotu komunikacyjnego MD-13.
7. IX. 1939 — Udana próba wystrzelenia na Pustyni Błędkowskiej w ramach tzw. „Programu RM” 3 meteorologicznych rakiet doświadczalnych.
8. IX. 1939 — Balon „Warszawa” (inż. Zb. Burzyński i inż. Mosicka) osiągnął wysokość 7 000 m. Lot trwał 118 minut.
28. IX. — 3. X. 1939 — I zawody lotnictwa myśliwskiego w konkurencjach indywidualnych i zespołowych o mistrzostwo Wojsk Lotniczych i OPL OK.
- 1—8. X. 1939 — I zawody lotnictwa bombowego Wojsk Lotniczych o mistrzostwo w konkurencji zespołowej i indywidualnej.
1. I. 1940 — Pierwszy nocny lot ratunkowy śmigłowca w polskim lotnictwie sanitarnym (Warszawa—Płock—Warszawa).
24. I. 1940 — Uchwalenie nowego statutu Aeroklubu PRL.
12. V. — 6. VI. 1940 — Największy po wojnie rajd samolotu polskiej konstrukcji i produkcji PZL-103 B „Kow” (pilot Antoni Szymański i inż. Romuald Gudel). Trasa: Warszawa — Wrocław — Wiedeń — Zalsburg — Zurych — Genewa — Berno — Bazylea — Reims — Luxemburg — Elsenach — Berlin — Poznań — Warszawa.
- 4—18. VI. 1940 — Udział polskich pilotów w VIII zrybowych mistrzostwach świata w Kolonii (NRF). Edward Makula zdobył wicemistrzostwo świata w klasie otwartej; Jerzy Popieł i Adam Witke zajęli trzecie miejsca (w klasie otwartej i standard).
18. VI. 1940 — Jerzy Łoboda wykonał tysięczny skok spadochronowy z samolotu.
25. VI. 1940 — Umowa między Rządem Polski i Rządem Francji o cywilnej komunikacji lotniczej.
2. VII. 1940 — Umowa między Rządem Polski i Rządem Wielkiej Brytanii o cywilnej komunikacji lotniczej.
- 5—18. VII. 1940 — I samolotowe mistrzostwa Polski w akrobacji w Warszawie.
17. VII. 1940 — Wielkie pokazy lotnictwa wojskowego i sportowego nad polami Grunwaldu w 550 rocznicę bitwy pod Grunwaldem.

21. VII. 1960 — Umowa między Rządem Polski i Rządem Holandii o cywilnej komunikacji lotniczej.
2. VIII. 1960 — Zygfryd Sulisz zdobył tytuł wicemistrza świata w kategorii modeli z napędem silnikowym (W. Brytania).
3. IX. 1960 — Zbigniew Burzyński wykonał w Warszawie, na balonie „Syrena”, setny lot balonowy (38 po wojnie).
- 3-4. IX. 1960 — Na zaproszenie Aeroklubu PRL przebywała w Polsce Jacqueline Cochran — prezydent Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI).
11. IX. 1960 — Na wielkich pokazach lotniczych w Łodzi (400 tysięcy widzów) demonstrowano po raz pierwszy publicznie pierwszy polski szkolno-treningowy samolot o napędzie odrzutowym TS-11 „Iskra”.
14. IX. 1960 — W Warszawie rozegrano I Krajowe Zawody Balonów Wojskowych im. płk. Franciszka Hynka.
6. X. 1960 — Na Pustyni Biedowskiej wystrzelono dwuczołową rakietę RM-2P z przyszykową pocztą.
8. X. 1960 — W Aeroklubie Warszawskim wykonano 10 000 skok spadochronowy (1946—1960).
22. X. 1960 — Główny konstruktor samolotu TS-11 „Iskra” otrzymał nagrodę I stopnia Ministra Obrony Narodowej. Nagrodę II stopnia otrzymała grupa konstruktorów za technologię opracowania silnika lotniczego.
23. X. 1960 — Inauguracja nowo otwartej linii zagranicznej PLL LOT na trasie Warszawa—Rzym przez Wiedeń.
27. I. 1961 — Umowa pomiędzy Rządem Polski i Rządem Danii o cywilnej komunikacji lotniczej.
— Umowa pomiędzy Rządem Polski i Rządem Norwegii o cywilnej komunikacji lotniczej.
- II. 1961 — W centralnym porcie lotniczym na Okęcie w Warszawie oddano do użytku ośrodek łączności międzynarodowej. Uruchomiono go przy współdziałaniu SITA — Międzynarodowego Towarzystwa Telekomunikacji Powietrznej.
13. V. 1961 — Umowa między Rządem Polski i Szwajcarską Radą Federalną o cywilnej komunikacji lotniczej.
28. V. 1961 — Aeroklub PRL zatwierdził 2 000 w Polsce srebrną odznakę szybowcową.
3. VI. 1961 — Oblatano prototyp szybowca skrobacyjnego „Kobuz-2”.
10. VI. 1961 — Międzynarodowa Federacja Lotnicza przyznaje polskiej pilotce Pelagii Majewskiej Medal Lilienthala (za 1960 r.).





Odrzutowe „Iskry” w szyku szachownicy.



Defilada LIM-ów.

17. VI. 1961 — Pokaz nowego polskiego filmu fabularnego o tematyce lotniczej pt. „Przeciwno bogom” (w Lesnie).
- VI. 1961 — Przy Zarządzie Głównym TPFR w Warszawie powstał Klub Im. Pierwszego Kosmonauty.
— Wprowadzenie przez PLL LOT do eksploatacji samolotów typu Il-18.
- 20–22. VII. 1961 — Wizyta w Polsce pierwszego kosmonauty świata — Jurija Gagarina.
27. VII. 1961 — Umowa między Rządem Polski i Rządem Iraku o cywilnej komunikacji lotniczej.
3. IX. 1961 — Jerzy Kosiński zdobył wicemistrzostwo świata w kategorii modeli z napędem gumowym na mistrzostwach w NRF. Zespół polskich modelarzy zdobył mistrzostwo świata w klasyfikacji drużynowej w kategorii modeli z napędem gumowym.
— Sławomir Makaruk zwyciężył na balonie „Syrrena” w międzynarodowych zawodach balonów wolnych w Groningen (Holandia).
- 10–14. IX. 1961 — I Jeżowskie Zawody Szybowcowe o Puchar „Skrzydlatej Polski”.
- 14–22. X. 1961 — Udział delegacji Aeroklubu PRL w 54 konferencji generalnej FAI w Monte Carlo (Monaco).
20. II. 1962 — Rada Ministrów uchwala projekt prawa lotniczego i postanowiła przedłożyć go Sejmowi PRL.
24. II. 1962 — Franciszek Janik i Zbigniew Burzyński otrzymali od FAI dyplomy Montgolfiera.
5. IV. 1962 — Pierwsze w Polsce i w Europie zawody modeli rakiet amatorskich o memoriał Kazimierza Siemieniowicza.
- 6–12. V. 1962 — I Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów (Wrocław).
31. V. 1962 — Sejm PRL uchwalił Ustawę — prawo lotnicze.
- 3–17. VI. 1962 — II Zawody Szybowcowe Krajów Socjalistycznych i VIII Szybowcowe Mistrzostwa Polski w Lesnie. Polscy piloci odnieśli wielki sukces zajmując sześć pierwszych miejsc.
5. VI. 1962 — W Dzienniku Ustaw PRL ogłoszono Ustawę — Prawo Lotnicze.
27. VI. 1962 — Umowa między Rządem Polski i Rządem Afganistanu o międzynarodowej cywilnej komunikacji lotniczej.
- VI. 1962 — W Krakowie odbyły się I spadochronowe mistrzostwa Wojska Polskiego.

- W Centrum Wyszczolenia Spadochronowego APRL w Strzebielinie wykonano 25-tysięczny skok spadochronowy (od 1950 r.).
 - W Warszawie zaczął się ukazywać tygodnik „Transport i Drogi”, organ Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców.
12. VIII. — 3. IX. 1962 — Udział polskich skoczków w spadochronowych mistrzostwach świata w USA. W klasyfikacji zespołowej Polki zajęły 3 miejsce.
 - VIII. 1962 — Na lotnisku Okęcie w Warszawie oddano do użytku nowy hangar (80 m długości, 45 m szerokości i 30 m wysokości), największy tego rodzaju obiekt w Polsce.
 2. IX. 1962 — Jan Gawęcki zajął 3 miejsce w międzynarodowych zawodach balonów wolnych w Holandii („Polonez”).
 9. IX. 1962 — W Warszawie demonstrowano publicznie pierwszy polski poduszkiowiec.
 - X. 1962 — Stefan Czerwona wykonał tysięczny skok spadochronowy z samolotu.
 10. XI. 1962 — Umowa między Rządem Polski i Rządem Syryjskiej Republiki Arabskiej o cywilnej regularnej komunikacji lotniczej.
 23. XI. 1962 — Porozumienie o współdziałaniu w zakresie działalności społecznej o charakterze obronnym pomiędzy Ligą Obrony Kraju, Polskim Czerwonym Krzyżem, Związkiem Ochotniczych Straży Pożarnych i Aeroklubem PRL.
 1. XII. 1962 — Wejście do eksploatacji na liniach zagranicznych PLL LOT samolotów turbośmigłowych „Viscount-804”.
 - 10–24. II. 1963 — Udział ekipy polskiej w IX Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Junin (Argentyna). Wspaniały triumf polskiego szybownictwa. Edward Makula zdobył mistrzostwo świata, a Jerzy Popieł zajął wicemistrzostwo świata w klasie otwartej.
 - 23–24. II. 1963 — Pierwsze w Polsce Ludowej zimowe zawody samolotowe w Lublinie.
 14. III. 1963 — W Warszawie odbył się pokaz nowego polskiego filmu fabularnego pt. „Czerwone berety”, o żołnierzach wojsk powietrzno-desantowych.
 1. V. 1963 — Jury konkursu „Życia Warszawy” pod nazwą „Mistrz Techniki — Warszawa 1962” przyznało pierwszą nagrodę doc. inż. Tadeuszowi Sołtykowi wraz z zespołem pracowników WSK Okęcie — za opracowanie konstrukcji, realizację prototypu i przygotowanie do produkcji odrzutowego samolotu szkolno-treningowego TS-11 „Iskra”.
 - V. 1963 — Prezydium PAN utworzyło Komitet Badań Przestrzeni Kosmicznej.
 1. VI. 1963 — Klemens Długaszewski obchodził 40-lecie pracy w służbie lotnictwa komunikacyjnego.
 17. VI. 1963 — Uruchomienie przez PLL LOT linii lotniczej Warszawa-Kair, przez Wiedeń i Ateny.
 - VI. 1963 — Umowa między Rządem Polski i Rządem Finlandii o cywilnej komunikacji lotniczej.
 - 4–7. VII. 1963 — Udział polskich pilotów w międzynarodowych zawodach samolotowych w akrobacji w Moskwie. Stanisław Kasperek zajął 3 miejsce; zespołowo drużyna polska uplasowała się również na 3 miejscu.
 12. VII. 1963 — Adam Witke zajął 3 miejsce w mistrzostwach szybowcowych USA.
 25. VII. 1963 — Adam Witke zdobył wicemistrzostwo Kanady.
— Jan Wróblewski ustanowił na szybowcu „Foka” rekord międzynarodowy w przelocie docelowo-powrotnym 3 X 340 km.
 5. VIII. 1963 — Pierwszy lot samolotu wielozadaniowego PZL-104 „Wilga-2”.
 5. X. 1963 — Rozporządzenie Rady Ministrów o uznaniu Aeroklubu PRL za stowarzyszenie Wyższej użyteczności.
 - 5–8. X. 1963 — I Ogólnopolskie spotkanie samolotowych zespołów akrobacyjnych w Rzeszowie.
 10. X. 1963 — Ogłoszenie w Dzienniku Ustaw rozporządzenia Rady Ministrów o uznaniu Aeroklubu PRL za stowarzyszenie wyższej użyteczności.
 12. X. 1963 — W Warszawie na Bielanach oddano do użytku Szkołę Tysiąclecia Im. Ludowego Lotnictwa Polskiego wybudowaną z dobrowolnych składek oficerów, podoficerów i pracowników cywilnych Inspektoratu Lotnictwa, Lotnictwa Operacyjnego i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju.
 - 23–25. X. 1963 — Wizyta w Polsce pary radzieckich kosmonautów — Walentyny Tierieszkowej i Waleriego Bykowskiego.
 24. X. 1963 — W Warszawie zmarł Stefan Kozłowski, pionier lotnictwa polskiego.
 5. XI. 1963 — Zarządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych w sprawie ustalenia i ogłoszenia statutu stowarzyszenia wyższej użyteczności „Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej”.
 14. XI. 1963 — Ogłoszenie w Monitorze Polskim zarządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych w sprawie ustalenia i ogłoszenia statutu stowarzyszenia wyższej użyteczności „Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej”.
 21. XII. 1963 — Umowa między Rządem Polski a Rządem Grecji o regularnym handlowym transporcie lotniczym.
 14. IX. 1964 — Uchwała Zarządu Głównego Aeroklubu PRL w sprawie wprowadzenia odznaki Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego.
 - 7–21. VI. 1964 — X (XIX) Szybowcowe Mistrzostwa Polski w Lesnie.
 20. VII. 1964 — Jerzy Łoboda wykonał 1500 skok spadochronowy z samolotu.
 - 20–21. VIII. 1964 — Konferencja historyczna w Inspektoracie Lotnictwa poświęcona XX-leciu Ludowego Lotnictwa Polskiego.

23. VIII. 1964 — W Krakowie otwarto wielką wystawę lotniczą obrazującą dorobek lotnictwa polskiego.
— I Lot Poczty Śmigłowej z Poznania do Warkli.
2. IX. 1964 — Andrzej Abłamowicz poblił na samolocie odrzutowym „Iskra” rekord międzynarodowy: prędkości w obwodzie zamkniętym 100 km — 715,691 km/h.
- 7–12. IX. 1964 — XV Międzynarodowy Kongres Astronautyczny w Warszawie.
24. IX. 1964 — Ludwik Natkaniec poblił na samolocie odrzutowym „Iskra” dwa rekordy międzynarodowe: odległości w obwodzie zamkniętym — 510,194 km i prędkości w obwodzie zamkniętym 500 km — 731,701 km/h.
24. IX. 1964 — Ludwik Natkaniec poblił na samolocie odrzutowym „Iskra” rekord międzynarodowy prędkości na bazie 15/25 km (wysokość nieograniczona) — 639 km/h.
25. X. 1964 — Ogólnopolskie zawody latawców w Warszawie.
10. XII. 1964 — Pierwsze loty szybowca wyczynowo-akrobacyjnego „Kobuz-3” we Wrocławiu.
24. I. 1965 — Wręczenie sztandaru Zarządowi Głównemu Aeroklubu PRL nadanego przez Ministra Obrony Narodowej na VII Krajowym Zjeździe APRL.
13. VI. 1965 — Wielki triumf polskich szybowców na X Szybowcowych mistrzostwach świata w W. Brytanii. Jan Wróblewski został mistrzem świata w klasie otwartej, Franciszek Kępka zajął 3 miejsce w klasie standard, a Edward Makula i Jerzy Popieł zajęli czwarte miejsca, w klasie otwartej i standard.
16. VI. 1965 — Wystrzelono w rejonie Uszki na Pomorzu pierwszą polską rakietę meteorologiczną „Meteor-1” przeznaczoną do badania górnych warstw atmosfery.
22. VI. 1965 — Pierwszy rejs eksploatacyjny pierwszego polskiego wodolotu „Żryw-1” (Szczecin-Swinoujście).
- VI. 1965 — Stefan Czerwona wykonał 1600-ny skok ze spadochronem z samolotu.
24. VII. 1965 — Inauguracja nowej linii lotniczej LOT-u Warszawa-Helsinki przez Sztokholm.
- 5–12. IX. 1965 — X Spadochronowe Mistrzostwa Polski we Wrocławiu.
- 6–15. IX. 1965 — VI Konferencja Lekarzy Medycyny Lotniczej Europejskich Krajów Socjalistycznych w Warszawie.
7. IX. 1965 — Uruchomienie przez PLL LOT połączenia lotniczego z Warszawy do Frankfurtu nad Menem.
- 19–24. IX. 1965 — Międzynarodowe zawody akrobacji samolotowej w Łodzi. Stanisław Kasperek zajął 3 miejsce.
25. IX. 1965 — Antonina Chmielearczyk wykonała jako pierwsza kobieta w Polsce tysięczny skok ze spadochronem z samolotu.
- IX. 1965 — Pierwszy lot pierwszego śmigłowca o napędzie turbiniowym wyprodukowanego przez PZL-Mielec (Mi-3).
10. XII. 1965 — Stanisław Józefczak ustanowił na szybowcu „Bocian” (z pasażerem) 2 rekordy Polski: wysokości absolutnej — 10 650 m i przewyższenia — 9 450 m.
14. I. 1966 — Po raz pierwszy włączono odznaki Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego pierwszej grupie 14 działaczy Aeroklubu PRL.
7. III. 1966 — Balon-radiosonda z podwieszoną aparaturą pomiarową Zakładu Aerologii PIHM w Legionowie wzbił się na wysokość ponad 41 000 m.
- 9–18. V. 1966 — Ogólnopolskie zawody szybowcowe kobiet w Lublinie Legnickim.
19. V. 1966 — Obłatanie prototypu szybowca treningowo-wyczynowego „Pirat”.
- 4–5. VI. 1966 — V walny zjazd seniorów lotnictwa polskiego w OSL w Dęblinie. Spotkanie trzech pokoleń lotników polskich.
- VI. 1966 — Wprowadzenie do eksploatacji na liniach LOT-u samolotów turbośmigłowych An-24B.
11. VII. 1966 — Aeroklub PRL zatwierdził 3 000 w Polsce srebrną odznakę szybowcową.
12. VII. 1966 — Sukces polskich szybowców w międzynarodowych zawodach szybowcowych w Orle (ZSRR). M. Królikowski i J. Wróblewski zajęli dwa pierwsze miejsca w klasie otwartej; Fr. Kępka zwyciężył w klasie standard, a P. Majewska zajęła drugie miejsce w klasyfikacji kobiet.
22. VII. 1966 — Wielka Defilada Tysiąclecia w Warszawie z udziałem wszystkich rodzajów sił zbrojnych. W defiladzie powietrznej lotnicy wojskowi utworzyli z samolotów szereg skomplikowanych szyków, m. in. stylizowanego płaskostawskiego orła i liczbę 1 900.

